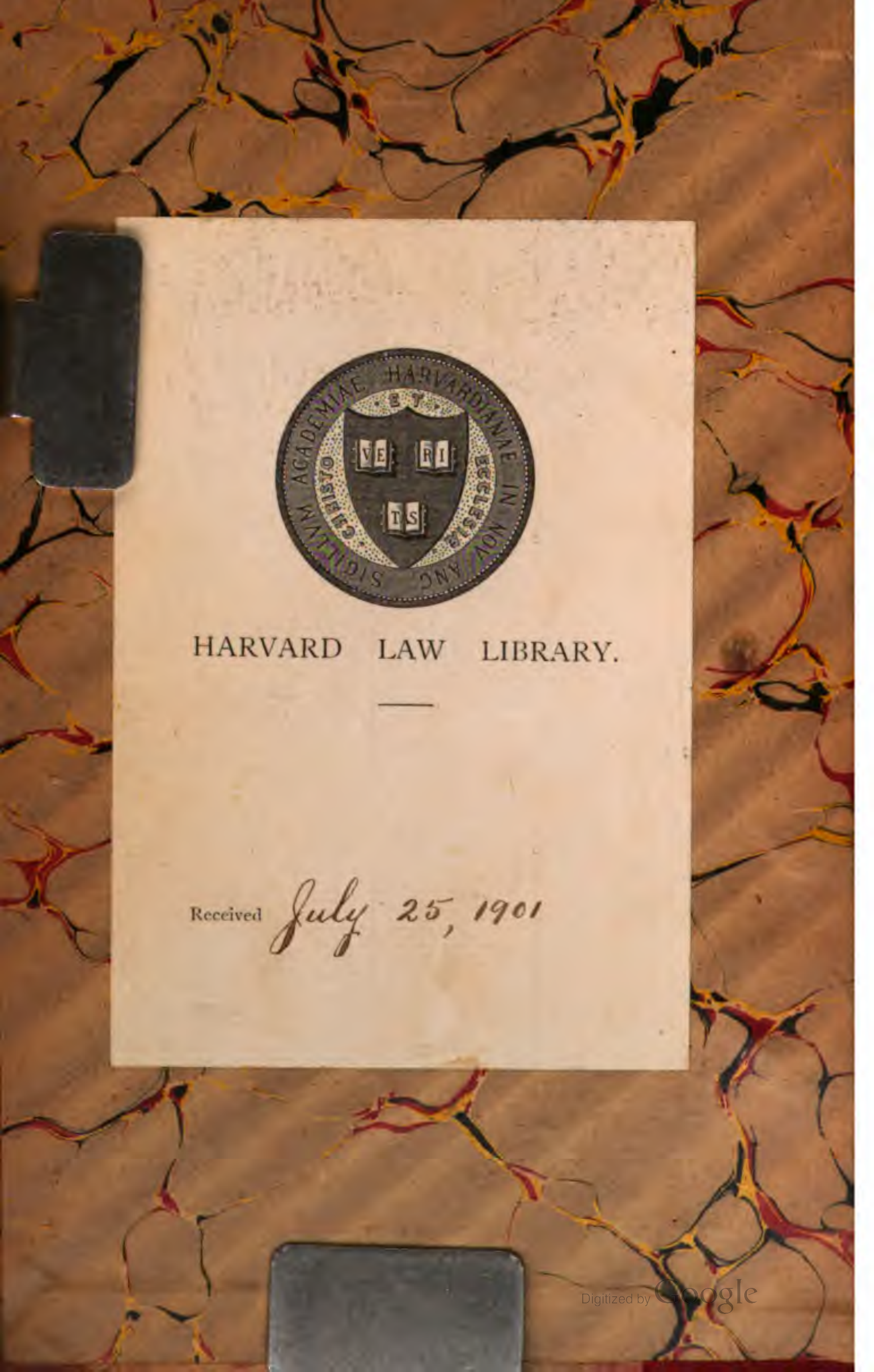

3 2044 103 228 466


SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



France

PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME.

Paris. — Typ. de E. Penaud, Faubourg-Montmartre, 10.

PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME,

Suivant le Code de Commerce Français.

ANALOGIE AVEC LES LOIS OU CODES ÉTRANGERS.

ASSURANCES, CAPITAINE,
ARMATEUR, CONTRAT A LA GROSSE, AFFRÈTEMENT, FRET,
CONNAISSEMENT, ABORDAGE, CONSULS, ETC., ETC.

PAR

M. LOUIS **POUGET**, AVOCAT,

Membre correspondant de l'Institut des *Actuaries* de Londres;
Auteur du *Dictionnaire* et du *Journal des Assurances*;
***Des Droits et des Obligations des divers Commissionnaires*, etc.**

TOME PREMIER.

PARIS,
AUGUSTE DURAND, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
7, rue des Grès.

1858.



TABLE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS.

—

Arr.	Arrêt ou arrêté.
Art.	Article.
B. A., 12-28.	Édition belge, recueil alphabétique, ou jurisprudence du dix-neuvième siècle (Jurisprudence générale de M. Dalloz, contrefaite), t. XII, page 28.
Boul.	Boulay-Paty.
C ou C. c., ou C. civ..	Code civil.
C. com. ou comm.	Code de commerce.
C. d'instr. cr.	Code d'instruction criminelle.
C. pén.	Code pénal.
C. de proc.	Code de procédure civile.
Civ. c.	Arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation, qui casse.
Civ. r.	Arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation, qui rejette.
Cr. c.	Arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation, qui casse.
Cr. r.	— qui rejette.
D. A., 2-240, n. 3.	Dalloz, Recueil alphabétique ou Jurisprudence générale, tome II, page 240, note ou n° 3.
D. P., 10-1-50.	Dalloz, Recueil périodique, tome X, 1re partie, page 50.
Dal., (n° 520).	Dalloz, Jurisprudence générale, nouvelle édition, *verbo* droit maritime, n° 520.
Del. et Lep., 2-96.	Delamarre et Lepoitvin, tome II, n° 96.
Emer. ou Emerig.	Emerigon.

Fav., Rép., v°, etc.	Favard, Répertoire, *verbo*, etc.
Goujet et Merger.	Dictionnaire de droit commercial de Goujet et Merger, *verbo* assurances.
Guerrand, 1857, 1-9.	Guerrand, Jurisprudence commerciale et maritime du Havre, année 1857, 1re partie, page 9 (1).
Laget de Podio, 1-25.	Laget de Podio, tome I, page 25 (2).
Lehir, 1850, 329.	Lehir, Annales de la science et du droit commercial, ou Journal de l'assureur et de l'assuré, année 1850, page 329.
L. IV.	Livre IV.
L. c. ou *loc. cit.*	*Loco citato.*
Merl., Rép., quest. ou q. d.	Merlin, Répertoire ou questions de droit.
Or., ordonn.	Ordonnance.
P., 15-243.	Journal du palais, tome XV, page 243.
Pardesssus, 1-8.	Pardessus, Droit commercial, tome I, page 8.
Req.	Arrêt de la chambre des requêtes, qui rejette.
S., 17-1-430.	Recueil général des arrêts, lois et décisions diverses, par Sirey, tome XVII, 1re partie, page 430.
Toul. ou Toull.	Toullier.
Trib. Mars., 1-2-25.	Tribunal de commerce de Marseille, Journal de MM. Clariond, Aicard et Segond, t. I, 2e partie, page 25.
V. g.	*Verbi gratiâ.*

(1) M. Guerrand a deux parties dans son journal : l'une consacrée aux décisions du Havre, l'autre se rattachant aux décisions de divers tribunaux. Si l'une de ces deux parties n'est pas indiquée, la page doit être examinée dans les deux parties. Il en est de même pour le *Journal de Marseille* et celui de M. Goubeau.

(2) Généralement les numéros 1, 2, après le nom des auteurs, veulent dire tome I, tome II ; mais quelquefois nous avons indiqué sous la même forme pour d'autres auteurs la page ; on doit alors chercher ou la page ou le numéro.

Nota. — Nous nous sommes servi, dans cet ouvrage, du mot *renflouer* pour dire le relèvement du navire, parce que la majorité des auteurs et les tribunaux emploient ce mot. Toutefois, le vrai mot est *raflouer* ainsi qu'on le voit dans les Dictionnaires de Marine et de l'Académie.

Les auteurs, les jugements et arrêts, certains assureurs écrivent *baratterie*, quand les Dictionnaires de Marine indiquent généralement *baraterie*.

AVANT-PROPOS.

Nous avons déjà traité des Assurances maritimes et des divers contrats du Droit Maritime (1), l'accueil bienveillant qu'a reçu notre travail, quoique présentant succinctement la matière, nous engage à reproduire, dans les deux volumes que nous publions maintenant, une grande partie de ces documents auxquels nous avons fait des additions importantes.

Nous avons eu le soin, en présentant sous un nouvel aspect les Assurances et les autres contrats du Droit Maritime, d'offrir un résumé complet, jusqu'à ce jour, de la doctrine et de la jurisprudence.

La navigation maritime est appelée à un immense

---

(1) Tom. II et III des *Droits et Obligations des divers commissionnaires.*

progrès; des voies nouvelles de communication sont ouvertes.

Les distances sont franchies avec beaucoup plus de rapidité que par le passé.

Les transactions commerciales se ressentent de ce grand mouvement; il était donc important de présenter aux négociants, dans la forme la plus simple, les principes régissant les contrats du Droit Maritime et qui protègent le commerce à l'intérieur et à l'extérieur.

Au moment où nous écrivons, on ne peut pas, il est vrai, dire que les ouvrages ne suffisent point à la science du Droit Maritime.

En effet, les Recueils de MM. Clariond, Aicard et Segond, à Marseille; Goubeau, à Bordeaux, Guerrand, au Havre; ces recueils, si savamment rédigés, nous offrent successivement, et par jour, le tableau du mouvement de la jurisprudence.

On doit aussi mentionner comme non moins importants le *Dictionnaire de Droit maritime* de M. Dalloz; les *Recueils* de Sirey, continués par Devilleneuve et Carrette; le *Journal du Palais;* le *Dictionnaire de Jurisprudence maritime* de M. Caumont. A côté de ces auteurs peuvent revendiquer une place au même rang, des jurisconsultes distingués (1).

---

(1) MM. Alauzet, Beaussant, Beautemps, Benecke, Boulay-Paty, Delaborde, Devilleneuve et Massé, Dubernad, Émérigon, Favard,

Ainsi, la science du Droit Maritime est riche en travaux d'un grand mérite, et certes ce fait aurait dû nous dissuader d'apporter, nous aussi, notre contingent.

Mais une pensée a dû nous inspirer dans nos études.

Paris n'est point un port de mer!!! Si cette ville, dit-on, est le centre des grandes créations, la science maritime y est inconnue, ou du moins est à l'état latent; cependant une grande partie des assureurs français a établi le siége de ses opérations dans la capitale de France, et les difficultés que peuvent faire naître les contrats qu'ils souscrivent, doivent être appréciées par les magistrats consulaires de cette cité, presqu'étrangers, dit-on encore, aux choses maritimes.

Sans doute, nous le reconnaissons, le mouvement qui a lieu dans nos ports principaux ou secondaires s'identifie avec les habitants. A Marseille, à Bordeaux, au Havre, on vit, en quelque sorte, de la vie maritime, et par suite, dans une certaine classe de la société, on a pour ainsi dire l'intuition de la science maritime.

Mais si les magistrats consulaires de ces puis-

Goujet et Merger, Haghe et Cruysmans, Hautefeuille, Lafond de Lurcy, Laget de Podio, Lehir, Lemonnier, Morel, Merlin, Pardessus, Sibille etc., etc.; voy., au surplus la bibliographie placée à la fin de cet ouvrage. Nous citerons encore notre *Journal des Assurances terrestres et maritimes*, dans lequel nous rapportons mensuellement les dé-

santes cités ont, par leur position géographique, une entente rapide des règles du Droit Maritime, ne peut-on pas craindre aussi que les tendances locales n'influant parfois sur les décisions à rendre, ne compromettent ainsi les grands principes écrits dans notre Code de commerce ?

On est loin de contester au surplus à notre Cour de cassation la juste appréciation de l'économie du Code et l'intelligence des besoins de l'époque.

Les règles posées par la cour suprême peuvent donc guider les tribunaux consulaires à Paris comme ailleurs ; l'éloignement de ces ports, où trop souvent règnent des usages réprouvés par nos lois, est même une garantie pour la bonne administration de la justice.

Ainsi, on peut affirmer à bon droit qu'au point de vue de la justice consulaire, sous le rapport même du Droit Maritime, Paris a toujours été à la hauteur de sa mission.

Ce qui l'atteste incontestablement, c'est le choix qui préside à l'élection des magistrats. Négociants dans toutes les branches de l'industrie, armateurs même se trouvent réunis dans le prétoire de la justice, et les monuments de la jurisprudence du tribunal consulaire, ceux de la Cour de Paris, et, en définitive, comme nous le disions tout à l'heure,

---

cisions importantes en matière d'assurances maritimes. La neuvième année est en cours de publication.

ceux de la Cour de cassation, sont là pour prouver qu'à Paris la science du Droit Maritime est sainement comprise *et tend notamment à l'unité* (1).

En effet, en prenant pour guide, dans une matière de *droit étroit*, les règles posées par le Code de commerce, les tribunaux parisiens sont certains de ne jamais faillir à leur mission, et en fait, telle a été toujours leur conduite basée sur le sentiment du devoir.

Il était aussi du devoir de ceux qui, dans une faible mesure, sont appelés auprès des tribunaux consulaires à seconder l'administration de la justice, suivant le vœu de l'article 429 du Code de procédure civile, de comprendre la portée de leur mandat, et de s'initier par leurs études au commerce maritime, de se livrer à l'appréciation de ses besoins.

Tel est le motif qui nous a encouragé dans nos études.

Il fallait encore, comme nous l'avons déjà dit, pour les négociants dont la fortune repose le plus souvent sur l'application du Droit Maritime, présenter, sous la forme la plus simple, l'exposé de ce même Droit Maritime, afin qu'ils puissent eux-mêmes apprécier leurs droits et leurs obligations.

---

(1) Xénophon, au livre des revenus, voudrait qu'on donnât des récompenses à ceux des préfets du commerce qui expédient le plus vite les procès ; il sentait le besoin de notre juridiction consulaire. (Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. II, chap. XVIII.)



Sous ces deux rapports, il nous a donc semblé que notre travail ne serait pas sans quelque utilité.

Qui ne reconnaîtrait aujourd'hui, en effet, que le transport maritime prend la plus grande extension, que dès lors tous les contrats qui s'y rattachent acquièrent de l'importance, puisque le commerce et la navigation sont inséparables et ont toujours été la cause de la grandeur de tous les peuples.

L'antiquité la plus reculée atteste ce fait, et successivement, dans les pages de l'histoire ancienne ou moderne, on retrouve la même constatation.

En remontant à une époque très-reculée, on voit en effet les progrès sensibles du commerce se combiner nécessairement avec ceux de la navigation maritime, et enrichir les peuples qui se livrent au négoce.

Ainsi, les historiens s'accordent à montrer les Phéniciens, et principalement les habitants de Tyr, comme les premiers navigateurs.

Les Égyptiens paraissent également s'être occupés, à des époques éloignées, de la navigation.

Les hyéroglyphes de leurs monuments portent l'empreinte de barques sur le Nil, pourvues, depuis un temps immémorial, de rames, voiles et gouvernail.

La Grèce mit ensuite à profit les travaux des Égyptiens.

Quant aux Athéniens, on sait qu'ils ont dû à leur

marine la domination qu'ils conservèrent sur la Grèce entière, depuis la bataille de Salamine jusqu'à la guerre du Péloponèse.

C'est à l'aide de flottes puissantes que les Romains firent cesser les pirateries exercées sur leur commerce (1).

Sans doute la perte des sciences, des arts et de la navigation fut la conséquence de la chute de l'empire romain, et les barbares se contentèrent de jouir des dépouilles de ceux qui les avaient précédés. Mais les Italiens, les Vénitiens, les Génois, rétablirent la navigation au moyen âge.

A peu près à cette même époque, on vit se former dans le Nord une société de marchands, et la ligue hanséatique rivalisa avec la ligue du Midi.

Ainsi se développaient les relations commerciales, et le génie de la production se montrait encore dans cette époque guerrière qui n'avait cependant, à proprement parler, d'autre puissance que celle des armes.

---

(1) Tyr, Sidon, Carthage, Alexandrie et Corinthe, durent leur célébrité, dans l'antiquité, à l'étendue de leur commerce et de leur navigation.

« On n'a jamais remarqué aux Romains de jalousie sur le commerce. Ce fut comme nation rivale, et non comme nation commerçante, qu'ils attaquèrent Carthage. Ils favorisèrent les villes qui faisaient le commerce, quoiqu'elles ne fussent pas sujettes : ainsi ils augmentèrent, par la cession de plusieurs pays, la puissance de Marseille. Ils craignaient tout des barbares, et rien d'un peuple négociant. » (Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI, chap. XIV.)



Jusque-là, cependant, et quoique dotant les peuples de tous les avantages du trafic, la navigation était timide. Le cours des astres pouvait seul la régler.

Les voyages, pour cette cause, n'avaient lieu que dans la Méditerranée, la mer Noire, la mer Caspienne, et quelques ports de l'Océan.

La boussole étendit bientôt la sphère de la navigation, et conduisit à ces deux découvertes qui ont illustré les quinzième et seizième siècles, celle du Nouveau-Monde et celle du passage dans l'Inde, en doublant le cap de Bonne-Espérance.

Aujourd'hui, à l'aide de la boussole, du chronomètre, des instruments et des observations astronomiques, on exécute sans trop de danger les voyages du plus long cours.

Cependant, il faut le reconnaître, c'est après la découverte du Nouveau-Monde que le système colonial s'établit. Chacun voulut garder le monopole de ses relations avec ses colonies. On établit même des distinctions pour les provenances entre les denrées d'un même sol. Ainsi, le sceptre de la navigation passa successivement au Portugal, à l'Espagne, à la Hollande, à l'Angleterre. Cette dernière, qui fait presque tout son commerce par mer, occupe encore aujourd'hui un rang très-important. LesEtats-Unis sont au deuxième rang et la France au troisième. Les Etats-Unis n'étaient d'abord qu'au troisième rang, mais il y a quelques années leur

marine s'est développée d'une manière prodigieuse avec leur production.

La cause de la prospérité de la navigation de l'Angleterre, on la voit d'abord dans l'acte de navigation de Cromwell. Cet acte avait pour but d'empêcher la navigation dans les ports de l'Angleterre. La Suède lutta énergiquement contre cette exclusion par un autre acte de navigation (1).

Ce ne fut qu'en 1822 que l'Angleterre, voyant qu'elle ne pouvait imposer plus longtemps le monopole établi par l'acte de navigation, annonça l'intention de baser ses relations commerciales sur un système de réciprocité (2).

De là les traités avec le Danemarck, les Pays-Bas, les Etats-Unis d'Amérique, la Prusse, les nouveaux Etats de l'Amérique méridionale, la France.

Aujourd'hui, ces traités sont encore plus étendus, et au libre échange semble réservé un plus grand progrès.

Si, après ces notions générales, nous considérons quelle a été en France la marche de la navigation, nous voyons qu'à l'époque des croisades il est question de marine. Les Génois fournirent à Phi-

---

(1) En 1787, le congrès des États-Unis, vota, à titre de représailles, un acte de navigation copié sur celui d'Angleterre.

(2) Plus tard, Robert Peel abolit, pour ainsi dire dans la politique commerciale de l'Angleterre, le système protecteur, et, en 1848, le ministre Russel fit présenter un bill qui supprimait toutes les clauses de l'acte de navigation.

lippe-Auguste et à saint Louis les navires qui les transportèrent dans la Terre-Sainte, mais on ne s'occupa réellement de la marine que sous Louis XI.

Le bénéfice que les Vénitiens retiraient de l'apport de denrées, 3 à 400,000 écus, porta le souverain à n'admettre en France que les denrées apportées sur les navires nationaux.

Les guerres de religion firent bientôt négliger la marine (1), mais Henri IV s'empressa de soutenir, de protéger la navigation marchande en levant sur les navires étrangers les mêmes droits perçus sur les navires français à l'étranger.

Plus tard, Richelieu, Colbert, impriment une grande impulsion au commerce maritime. Colbert

(1) « Malheureusement, la guerre civile succéda à la guerre étrangère ; et la France, déchirée pendant les règnes de François II, de Charles IX et de Henri III, vit se fermer devant elle, et pour longtemps encore, l'accès des grandes entreprises.

« L'esprit commercial, cependant, au milieu même de ces cruelles dissensions, pénétrait dans les mœurs et faisait de véritables conquêtes. Charles IX, par des lettres-patentes de 1556, autorisait les nobles de Marseille, de Rouen et de Bretagne, à faire le commerce sans déroger [1]. »

[1] Mesure de bon exemple, imitée depuis par Louis XIII et par Louis XIV. Louis XIII, par une ordonnance de 1629, « convie les Français, de quelque qualité et condition qu'ils fussent, à s'adonner au trafic, et ordonne que tous gentilshommes qui, par eux ou par personnes interposées, entreraient en part et société des vaisseaux, denrées et marchandises d'iceux, ne dérogeraient point à la noblesse. » (Delangle, *des Sociétés commerciales, introduction*, p. xxij.)

écrivait à M. de Pomponne, ambassadeur en Hollande :

« Le commerce de mer de tout le monde se fait avec 20,000 navires environ. Dans l'ordre naturel, chaque nation en devrait avoir sa part, à proportion de sa puissance, du nombre de ses peuples et de ses côtes de mer ; les Hollandais en ont, de ce nombre, 15 à 16,000, et les Français peut-être 5 à 600 au plus. Le Roi emploie toutes sortes de moyens qu'il croit utiles pour s'approcher un peu plus du nombre naturel que ses sujets en devraient avoir. »

« Comme le commerce, dit-il dans le préambule de l'ordonnance de 1669, et particulièrement celui qui se fait par mer, est la source féconde qui apporte l'abondance dans les états, et la répand sur les sujets à proportion de leur industrie et de leur travail ; qu'il n'y a point de moyen pour acquérir du bien qui soit plus innocent et plus légitime ; aussi a-t-il toujours été en grande considération parmi les nations les plus policées, et universellement bien reçu, comme une des plus honnêtes occupations de la vie civile.... Comme il importe au bien de nos sujets, et à notre propre satisfaction d'effacer entièrement les restes d'une opinion qui s'est universellement répandue, que le commerce maritime est incompatible avec la noblesse, et qu'il en détruit les priviléges, nous avons estimé à propos de faire entendre notre in-

tention sur ce sujet, et de déclarer le commerce de mer ne pas déroger à noblesse, par une loi qui fût rendue publique et généralement reçue dans toute l'étendue de notre royaume......., à ces causes,..... désirant ne rien omettre de ce qui peut davantage exciter nos sujets à s'engager dans le commerce et à le rendre plus florissant..... Disons, déclarons, voulons, et nous plaît que tous gentilshommes puissent, par eux ou personnes interposées, *entrer en société*, et prendre part dans les vaisseaux marchands, denrées et marchandises d'iceux, sans que, pour raison de ce, ils soient censés et réputés déroger à noblesse, pourvu toutefois qu'ils ne vendent pas en détail. »

Un illustre écrivain rend, dans les termes suivants, hommage aux actes de Colbert :

« Le génie de Colbert se tourna principalement vers le commerce, qui était faiblement cultivé, et dont les grands principes n'étaient pas connus. Les Anglais, et encore plus les Hollandais, faisaient par leurs vaisseaux presque tout le commerce de la France. Les Hollandais surtout chargeaient dans nos ports nos denrées, et les distribuaient dans toute l'Europe. Le Roi commença, dès 1662, à exempter ses sujets d'une imposition, nommée le *droit de fret*, que payaient tous les vaisseaux étrangers, et il donna aux Français toutes les facilités de transporter eux-mêmes leurs marchandises à moins de frais. Alors le commerce maritime na-

quit; le conseil de commerce, qui subsiste aujourd'hui, fut établi, et le Roi y présidait tous les quinze jours.

« Les ports de Dunkerque et de Marseille furent déclarés francs, et bientôt cet avantage attira le commerce du Levant à Marseille, et celui du Nord à Dunkerque. » (Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, chap. XXIX.)

Ainsi c'est Colbert qui ordonna de percevoir un droit de 50 sols tournois par tonne, sur tout bâtiment étranger naviguant dans nos ports.

Il accorda aussi des primes pour la navigation dans la Baltique et les mers éloignées ; il supprima, à Marseille, le droit d'aubaine, afin d'y attirer les étrangers.

Enfin, c'est à Colbert que revient le mérite de l'ordonnance de 1681. On avait été conduit à ces résultats par des faits précédents.

Déjà, en 1660 et avant l'ordonnance de la marine, une société, formée sous les auspices de Colbert, trafiquait dans les mers de la Chine.

Au mois de mai, en 1664, une autre compagnie s'était formée pour le commerce des Indes occidentales.

Cette compagnie obtint la propriété des lieux qu'elle devait exploiter : les îles françaises de l'Amérique, du Canada, de Cayenne, du Sénégal, des côtes de Guinée. — Elle avait, entre autres priviléges, le droit de nommer les gouverneurs et

les membres des conseils souverains chargés de rendre la justice. Le Roi donna plus de 6,000,000 de notre monnaie d'aujourd'hui pour faire réussir une entreprise qui devait influer sur la prospérité du Royaume.

Il invita plusieurs personnes à s'y intéresser; la reine, les princes et toute la cour fournirent 2,000,000 de numéraire de ce temps-là; les Cours supérieures donnèrent 1,200,000 livres; les financiers 2,000,000; le corps des marchands 650,000 livres; toute la nation seconda son maître (1).

Dans la même année, une autre compagnie fut formée pour le commerce des Grandes-Indes avec un capital de 7,000,000 et des priviléges considérables.

Advint cependant la ruine de la compagnie des Indes-Occidentales par l'absence d'une direction puissante.

Mais en 1669, une compagnie nouvelle se forma sous le nom de la compagnie *du Nord*. « Louis XIV, dit Voltaire, y avait mis des fonds comme dans celle des Indes, et il parut bien alors que le commerce ne déroge pas, puisque les plus grandes maisons s'intéressaient à ces établissements, à l'exemple du monarque. »

En 1673, on voit s'établir encore la compagnie du Sénégal; en 1683, celle de l'Arcadie; en 1685,

(1) Voltaire, *loco citato*.

la compagnie de Guinée fait aussi un commerce, mais odieux, qu'un auteur du temps cependant appréciait moins sévèrement (1).

Enfin, dans les années 1698, 1706, 1710, trois associations nouvelles s'établissent.

En 1698, la compagnie de Saint-Domingue; en 1706, celle du Canada; et en 1710, la compagnie de la baie d'Hudson.

Ces compagnies ne réussirent pas, et la compagnie de l'Inde, fondée en 1717 par le célèbre Law, ne put relever ces entreprises du discrédit dans lequel elles tombèrent.

---

(1) « Ce commerce (la traite des noirs) paraît inhumain à ceux qui ne savent pas que ces pauvres gens sont idolâtres ou mahométans, et que les marchands chrétiens, en les achetant de leurs ennemis, les tirent d'un cruel esclavage, et leur font trouver, dans les îles où ils sont portés, non-seulement une servitude plus douce, mais même la connaissance du vrai Dieu et la voie du salut, par les bonnes instructions que leur donnent des prêtres et religieux qui prennent soin de les faire chrétiens; et il y a lieu de croire que, sans ces considérations, on ne permettrait pas ce commerce. »

Et après avoir parlé du désespoir de ces infortunés, à la vue du rivage qu'ils quittent pour jamais. de leurs efforts pour briser leurs fers, ou pour mettre un terme à leur misérable vie, l'auteur ajoute:

« ..... Quand ils ont perdu leur pays de vue, ils commencent à se consoler, et particulièrement quand on les régale de l'harmonie de quelque instrument; c'est pourquoi il serait bon, pour la conservation des nègres, d'embarquer quelque personne qui sût jouer de la musette, de la vielle, du violon, ou quelque autre instrument, pour les faire danser et tenir gais le long du chemin; car c'est un bon moyen pour les transporter en santé, et quand on les expose en vente, on les vend toujours davantage, quand ceux qui les achètent les voient gais et gaillards. (Savary, p. 229.) »

Notre puissance coloniale devait aussi bientôt décliner.

Sous Louis XV, quelques-unes de nos Antilles et les vastes régions de l'Arcadie et du Canada furent perdues par suite des revers de nos escadres.

La splendide colonie de Saint-Domingue fut détruite par l'insurrection des esclaves, et en 1804, la Louisiane fut cédée aux Etats-Unis, afin qu'elle ne tombât pas au pouvoir de nos ennemis.

Mais ces désastres ne pouvaient pas anéantir la navigation qui, se relevant bientôt, fut toujours croissante depuis comme sous l'empire, la restauration et de nos jours, sous la protection du Code de 1807 (1) et des règlements ou ordonnances qui ont suivi (2). Ce progrès doit encore grandir, car, en apprenant les faits actuels, qui n'a aujourd'hui

---

(1) Ce Code a été précédé par :

1° *Le Consulat de la mer* (*Il Consolato del mare*), compilation remarquable des us et coutumes des villes commerçant au Levant;

2° *Les Jugements ou rôles d'Oléron*, qui servaient de règle aux villes libres océaniques;

3° Le recueil appelé *Règlements de Wisby* (quelques auteurs écrivent Wisbuy), retraçant les usages maritimes de la mer Baltique;

4° *Le Guidon de la mer;*

5° *La Table de Malfi* qui, suivant *Frescia*, fut en vigueur jusqu'au commencement du dix-septième siècle.

(2) Il serait injuste, en mentionnant les progrès de la navigation, de ne pas citer les noms de Bougainville, Lapérouse, Bruni d'Entrecasteaux, Baudin, Freycinet, Duperrey; le capitaine de frégate Dumont d'Urville, et, plus près de nous, l'intrépide Bellot; les courses scientifiques du prince Napoléon dans les mers du Nord.

entre autres créations, mesuré dans l'avenir, la conséquence du percement de l'isthme de Suez (1), comme impulsion donnée à la navigation générale!

---

(1) On sait quelles discussions M. de Lesseps a eues à subir sur le projet du canal de Suez. Voici, à cet égard, la réponse remarquable qu'il faisait à lord Palmerston le 11 juillet 1857, en l'adressant aux Chambres de commerce d'Angleterre favorables à son projet. Nous reproduirons ce document parce que nous croyons devoir, dans l'intérêt de la science, nous associer à l'hommage rendu aux laborieuses recherches de M. de Lesseps :

« Messieurs,

« Je ne dois pas laisser sans réponse auprès de vous les assertions que le premier lord de la Trésorerie a cru pouvoir se permettre sur l'affaire du canal de Suez, dans la séance de la Chambre des communes du mardi 7 juillet 1857.

« Lord Palmerston, en répondant à l'honorable M. Henry Berkeley, membre du parlement pour la ville de Bristol, a combattu l'ouverture de l'isthme de Suez par des raisons commerciales, techniques et politiques, et par des personnalités que je m'abstiens de qualifier.

« Sur le premier point, en ce qui regarde les avantages commerciaux pour la Grande-Bretagne, je réponds par votre autorité et votre compétence après un examen et une discussion approfondis.

« Je réponds par votre unanimité, par celle des dix-huit cités commerciales et industrielles que j'ai consultées dans le Royaume-Uni. Vous avez tous déclaré qu'une communication directe maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge, abrégeant de moitié la route de l'Inde, serait avantageuse au commerce anglais.

« Sur le second point, j'oppose à lord Palmerston le rapport de la Commission internationale, composée d'ingénieurs et de marins éminents anglais, français, espagnols, autrichiens, allemands, hollandais, italiens, qui, après deux ans des plus minutieuses études et une exploration attentive des lieux, ont décidé, au nom de la science, que le canal était d'une exécution non-seulement praticable, mais encore facile. J'oppose au premier lord de la Trésorerie

En France, n'avons-nous pas eu à applaudir tout récemment à la création du service transatlantique

---

la sanction donnée à l'opinion des ingénieurs et à leurs plans par l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France.

« Vous jugerez, Messieurs, entre l'autorité de ce verdict émané de la science européenne, et l'autorité dont semble s'armer vaguement lord Palmerston sans la faire connaître.

« Sans m'arrêter à la contradiction dans laquelle on est tombé en traitant de chimérique un projet dont l'inévitable réalisation inspire en même temps des craintes et des défiances si singulières, je passe au troisième point.

« Les arguments politiques de lord Palmerston semblent fondés sur de prétendus dangers que le canal de Suez ferait courir à l'Inde, ainsi qu'à l'intégrité de l'empire ottoman. La presse anglaise a déjà répondu elle-même que les maîtres de l'Inde n'ont rien à redouter des puissances méditerranéennes, lorsqu'ils possèdent Gibraltar, Malte et Aden, et qu'ils viennent de s'emparer de Périm. La Turquie est certainement aussi intéressée que lord Palmerston à maintenir l'Égypte dans la situation réglée par les traités. Or, le Divan considère si peu le canal de Suez comme une cause de séparation, que l'ambassadeur anglais est obligé de peser de tout son poids pour faire suspendre la ratification du projet. Il est évident pour la Porte, comme pour tout esprit réfléchi, que l'ouverture de l'isthme, en garantissant l'Égypte contre toute ambition étrangère, ajoutera une force nouvelle à l'intégrité de l'empire, et aura pour la Turquie des conséquences religieuses et économiques du plus grand intérêt.

« Si l'on persiste dans un système d'opposition insoutenable, on pourra créer à l'entreprise des difficultés qui la grandiront encore au lieu de l'affaiblir; mais l'exécution en sera poursuivie résolûment, et le concours universel en rendra le succès infaillible. En attendant, il appartient aux classes commerciales de l'Angleterre de décider si, contrairement à leurs manifestations, les obstacles doivent venir de leur propre gouvernement. Elles auront à juger s'il est permis de pratiquer en leur nom une politique aussi contraire aux principes de libres communications et de libre échange

pour plusieurs lignes dont chaque port important réclame le point de départ ?

Ce mode nouveau de transport doit nécessaire-

---

que la nation a proclamés à la face du monde, et s'il est possible de s'obstiner à vouloir empêcher la réunion de deux mers conduisant directement aux Indes et à la Chine, alors que, d'un autre côté, l'on s'efforce de mettre ces vastes contrées en contact avec les peuples civilisés. »

Puis M. de Lesseps répond aux injustes personnalités dont il a été l'objet, et il termine ainsi :

« Voilà, Messieurs, la réponse bien simple, et selon moi irréfutable, que je fais à lord Palmerston, et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la situation politique du premier lord de la Trésorerie, les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirais, au surplus, manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte, si je me permettais d'employer envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi.

« Je devais ces explications à la bienveillante estime avec laquelle vous m'avez accueilli, et dont je reste profondément touché et reconnaissant.

« Je suis, etc.

« F. de Lesseps. »

M. de Lesseps avait raison de défendre, dans les termes que nous venons de citer, le canal de Suez. En effet, voici l'accueil fait à son œuvre :

« En Angleterre, notamment, l'opinion publique s'est montrée sympathique au projet de M. de Lesseps.

« Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast et Glascow se sont unanimement prononcées pour l'exécution, dont elles apprécient tous les avantages. L'agitation en faveur de cette grande entreprise a eu lieu sur tous les points commerciaux et manufacturiers de la Grande-Bretagne. Les chambres de commerce d'Edimbourg et Leith, de Glascow, d'Aberdeen, de Hull, de Birmingham, se sont aussi prononcées énergiquement; Belfast a eu plusieurs meetings

ment, en nous affranchissant du tribut payé jusqu'à présent à l'étranger, élever la France au rang de l'Angleterre, sa rivale, comme puissance maritime.

---

provoqués par les commissaires du port; ils ont été favorables à l'entreprise.

« A Newcastle, un meeting a eu lieu également; voici les termes des résolutions prises et qui ont été transmises au Gouvernement par ses représentants au Parlement.

AU TRÈS-HONORABLE PRÉSIDENT ET AUX MEMBRES DU BUREAU DE COMMERCE.

Mémoire des marchands, banquiers, propriétaires de mines de charbon, manufacturiers, armateurs et autres du bourg de Newcastle sur Tyne, réunis en meeting public dans l'hôtel-de-ville (Guildhall) de ce bourg, le 28 mai 1857.

« Il est respectueusement représenté,

« Que, dans l'opinion de ceux qui vous adressent ce Mémoire, il serait très-avantageux au monde entier, et plus particulièrement à ce pays, si la route actuelle, si longue et si pénible entre l'Inde et l'Europe par mer, pouvait être remplacée;

« Qu'il paraît à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez est parfaitement propre à assurer la facilité de communication désirable et à mettre fin aux lenteurs, dépenses et dangers qui se trouvent sur la route actuelle par le cap de Bonne-Espérance;

« Que, comme il est très-désirable que les vaisseaux puissent aller dans l'Inde et en revenir, sans être obligés de décharger leur cargaison sur aucun point intermédiaire, il semble à ceux qui vous adressent ce Mémoire que le canal proposé par M. Ferdinand de Lesseps offre au commerce des avantages beaucoup plus grands que ceux que pourrait donner un chemin de fer quelconque:

« En conséquence, ceux qui vous adressent ce Mémoire recommandent très-respectueusement et très-vivement le projet de M. de Lesseps à l'examen favorable de votre très-honorable bureau, en tant que ce projet est évidemment destiné pour assurer au commerce, en ce qui concerne ce pays, des facilités qui sont devenues

Il ne saurait en être autrement dans un temps très-prochain.

---

indispensables et qui procureraient des avantages immenses, non-seulement aux sujets de Sa Majesté, mais encore au monde en général.

« Telle est la requête que vous soumettent ceux qui vous adressent ce Mémoire.

« *Signé*, à la demande et à l'appui du meeting, ce 28 mai 1857,

« E. N. Grace, *maire*. »

Enfin, poursuivant toujours avec la même ardeur la même idée, M. de Lesseps adressait récemment la lettre suivante à MM. les présidents et membres des Conseils généraux et des Chambres de commerce de France :

« Messieurs,

« J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la question du percement de l'isthme de Suez.

« Dans l'état où se trouve actuellement cette entreprise, qui a déjà reçu l'approbation des principales corporations commerciales et municipales de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Autriche, de l'Italie et de la Hollande, je considère que l'expression d'un vœu nettement formulé et adressé par vous au Gouvernement de l'Empereur serait très-utile au succès d'une œuvre si importante pour les intérêts généraux de la civilisation, ainsi que pour le développement de l'industrie et du commerce français.

« Permettez-moi, Messieurs, de compter sur votre bienveillant et patriotique concours.

« Je vous transmets plusieurs exemplaires de l'enquête commerciale que je viens de faire dans les principales villes de la Grande-Bretagne, et d'un recueil contenant le jugement de la presse européenne sur les récentes déclarations de lord Palmerston relativement au canal maritime de Suez.

« Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma haute considération,

F. de Lesseps,

« *Ministre plénipotentiaire, président fondateur de la Compagnie universele du canal de Suez.* »

En effet, de toutes parts, et sous les auspices de l'industrie privée, ne voit-on pas se former des compagnies de service maritime (1), qui en définitive n'ont d'autre but que d'agrandir le cercle de nos relations et de porter partout les fruits de la civilisation ! (2) fait immense de l'époque, qui appelait ou l'attention du législateur pour réglementer les transports, ou bien faisait appel aux efforts de la science pour conjurer les dangers des mers ; aussi on peut enregistrer comme faits récents et législatifs : le décret du 4 mars 1852 ; l'ordonnance relative aux capitaines ; et comme conquêtes de la science, les découvertes appliquées à la marine : le Code Reynold, l'œuvre connue sous le nom de *Maury 's Sailing directions,* comprenant une collection de cartes sous l'appellation générique de *Wind and current charts*, et un volume de texte désigné sous le titre de : *Explanations and saidling directions to accompany the wind and current charts;* mentionnons aussi le cable transatlantique. Enfin, et comme dominant tous ces faits, la liberté progressive du commerce (3). Mais les

(1) Un décret récent a accordé à la Compagnie des Messageries impériales la ligne du Brésil.

(2) Voyez le rapport de la Compagnie générale maritime présenté par le Conseil d'administration dans l'assemblée du 19 mai 1857.

(3) Théophile [1] voyant un vaisseau où il y avait des marchandises

[1] Zonare.

chemins de fer, la vapeur, les télégraphes électriques, le percement gigantesque du mont Cenis, etc., toutes les inventions, qui se rattachent directement ou indirectement au transport (1), doivent, si l'on en croit même les inventeurs, être bientôt classées à l'arrière plan. Dernièrement, ainsi que le racontent les journaux de Berne, un marin français a proposé au conseil fédéral un système de son invention pour la navigation aérienne, en lui faisant observer que la Suisse possédait les meilleurs ports pour ce genre de navigation. Le conseil a mis la proposition *ad acta*. L'inventeur demandait la nomination de deux commissions pour éprouver son système. Quelque temps auparavant, un Américain avait proposé de réunir Berne au Valais, en perçant le Jungfrau et en couvrant les frais de l'entreprise avec le produit des filons d'or qui seraient immanquablement découverts dans l'opération.

---

pour sa femme Théodora, les fit brûler : « Je suis empereur, lui dit-il, et vous me faites patron de galères. En quoi les pauvres gens pourront-ils gagner leur vie si nous faisons encore leur métier [1] ? » Paroles pleines de sens et qui s'adressent à tous les monopoles.

(1) En 1857, les résultats du mouvement maritime se traduisaient ainsi pour les premiers mois de 1857 :

Il est entré en 1857 22,116 navires portant ensemble 3,552,910 tonneaux, contre 21,868 navires et 3,408,718 tonneaux en 1856, 19,477 navires et 2,768,258 tonneaux en 1855.

Il est sorti en 1857 13,477 navires portant 2,194,234 tonneaux,

[1] Montesquieu, *de l'Esprit des lois*, liv. XX, chap. XIX.

En présence de tout ce mouvement (1) qui se lie étroitement au transport maritime, la législation déjà existante et codifiée doit donc veiller à la garantie de tous; il importe dès lors aux magistrats, aux négociants, armateurs, chargeurs, capitaines et autres gens de mer d'en connaître la saine interprétation (1).

Il importe aussi au progrès incessant de notre navigation, que le législateur se pénètre des be-

---

contre 12,183 navires et 1,920,203 tonneaux en 1856, 11,588 navires et 1,694,277 tonneaux en 1855.

Le mouvement de la navigation sous pavillon français et étranger se résume pour les onze premiers mois de 1857, par l'entrée de 24,022 navires d'un tonnage de 3,866,061 tonneaux, et par la sortie de 14,626 navires contenant 2,378,994 tonneaux. En 1856, il était entré 23,916 navires jaugeant 3,754,779 tonneaux, et l'on comptait à la sortie 13,378 navires avec 2,106,480 tonneaux.

Voy. au surplus, pour le commerce général de la France en 1856, notre *introduction*, p. 4 et 5.

(1) Les capitaines, *maîtres après Dieu* [1] sur mer, doivent notamment remplir toutes les prescriptions que la loi leur impose.

[1] « Ceux qui descendent sur mer, dans des navires, faisant le com-
« merce parmi les grandes eaux, voient les œuvres de l'Eternel et ses
« merveilles dans les lieux profonds; car il commande, et il fait surgir
« un vent de tempête qui élève les vagues de la mer; ils montent aux
« cieux, ils descendent aux abîmes; leur âme se fond d'angoisse; ils
« branlent et chancellent comme un homme ivre, et toute leur sagesse
« leur manque. Alors ils crient à l'Eternel dans leur détresse, et il les
« délivre de leurs angoisses; il arrête la tourmente, la changeant en
« calme, et les ondes sont calmes; puis ils se réjouissent de ce qu'elles
« sont apaisées, et il les conduit au port qu'ils désiraient. » (*Psaume* CVII, vers. 23 à 30.)

soins de l'époque et mette la législation en rapport avec les exigences commerciales.

Exposer les règles qui gouvernent le droit maritime suivant le Code français, les rapprocher de celles fournies par les législations étrangères, indiquer les améliorations que la législation réclame dans un intérêt général, tel a été, dans cet ouvrage, le but auquel ont tendu tous nos efforts, et nous aurions reçu la plus précieuse récompense de nos travaux, si nous avons pu l'atteindre, en rendant accessible à tous les esprits la science du droit maritime, dans ses parties essentielles.

INTRODUCTION.

François Ier (*Lit de Justice,* de janvier 1518) a dit que *la jurisprudence est un labyrinthe tortueux et obscur dont l'entrée semble interdite au plus grand nombre des sujets et dans lequel les hommes les plus éclairés s'égarent.*

En réunissant les matériaux de notre *Dictionnaire des Assurances maritimes,* annoncé dans notre *Dictionnaire des Assurances terrestres,* nous avons eu constamment cette pensée présente à l'esprit, et elle nous a guidé dans la forme nouvelle que nous donnons à notre travail dans l'intérêt des négociants auxquels il importe de connaître, d'une manière certaine mais précise, les principes du Droit Maritime tels que les énonce notre Code.

Ce Droit comprend les assurances, les droits et obligations du capitaine, des armateurs, etc., etc.

Aujourd'hui la fortune publique prend la route des mers, et, plus que jamais, l'assurance doit la protéger.

« De toutes les parties du Droit Maritime, la plus importante et la plus riche en applications est, sans contredit,

la matière des assurances. Protecteur des opérations commerciales et mobile vivifiant de leur extension, le contrat d'Assurance maritime est digne du plus haut intérêt et réclame de la part du négociant et du jurisconsulte une étude d'autant plus approfondie, qu'on le voit de nos jours prendre, en quelque sorte, un nouvel essor (1). »

Si l'assurance offre sa garantie aux risques que courent les importations et les exportations, elle est soumise à des règles qui tiennent essentiellement à son caractère *aléatoire*, règles qui sont peu connues. Notre Code, cependant, contient un certain nombre d'articles sur la matière, et il semble qu'il n'y aurait qu'à parcourir le texte de la loi pour apprécier l'étendue du contrat; mais il n'en est point ainsi; non-seulement le négociant qui souscrit une assurance ignore le texte de la loi, mais il connaît moins encore les dérogations qui y sont apportées sur chaque place, par la convention spéciale qu'il signe avec l'assureur. De là ces procès qui surgissent; de là aussi ce blâme adressé quelquefois aux assureurs, qu'on accuse d'être processifs; mais on se trompe en formulant ces accusations, car les conventions légales qui interviennent entre les parties doivent leur tenir lieu de loi. (Art. 1134 C. Nap.)

Sans doute, le *Dictionnaire des Assurances maritimes* que nous avions annoncé était de nature à révéler au négociant qui prend soin de ses intérêts, toute l'économie du texte de la loi et des clauses conventionnelles de la police. Mais convaincus, comme nous le disions en commençant,

---

(1) Delaborde, *Traité des Avaries, Préface.*

que la jurisprudence *est un labyrinthe tortueux et obscur dont l'entrée semble interdite au plus grand nombre de sujets*, nous avons préféré d'abord formuler dans moins d'étendue les principes généraux sur la matière, sans trop les hérisser de jurisprudence; telle est l'économie de notre travail. Toutefois, comme on pourra s'en convaincre, en nous lisant, nous avons essayé de rapprocher constamment la doctrine des arrêts et en tenant compte principalement de ceux qui étaient l'application des principes constants plutôt que la conséquence d'espèces toutes particulières.

C'est donc à ce point de vue que nous avons envisagé notamment les *Assurances maritimes.*

Lorsqu'au contraire, nous avons apprécié les autres contrats du Droit Maritime, droits et obligations du capitaine, affrétement, etc., nous avons interprété le texte de la loi afin de faire ressortir toute la portée de ses dispositions ; l'étude de ces contrats se lie essentiellement à celle des Assurances maritimes, et celles-ci ont aussi des rapports très-fréquents avec ces contrats (1).

---

(1) Dans notre article *Bibliographie,* placé à la fin de l'ouvrage, nous mentionnons les auteurs principaux qui ont écrit sur la matière et dont les travaux, si consciencieux, nous ont été très-utiles.

L'importance de l'étude du Droit Maritime est revélée par le tableau qu'offre le mouvement du commerce. Nous lisons dans les feuilles publiques que le commerce général de la France avec ses colonies et les puissances étrangères a embrassé, en 1856, entrées et sorties réunies, une valeur officielle de 4,587 millions, soit une augmentation de 608 millions ou 15 pour 100 sur 1855. D'après le

Sans doute, en ce qui touche l'assurance maritime, on rencontre l'énonciation de principes qui paraissent con-

---

taux des valeurs actuelles, la totalité de nos échanges s'est élevée à 5,399 millions, soit une augmentation de 812 millions ou 18 pour 100 sur les valeurs officielles, et une augmentation de 1,072 millions ou 25 pour 100 sur les valeurs actuelles de 1855.

L'importation est comprise dans les valeurs officielles pour 2,267 millions, et l'exportation pour 2,320 millions ; c'est un accroissement de 316 millions (16 pour 100) à l'entrée, et de 293 millions (14 pour 100) à la sortie, sur 1855.

D'après le taux actuel d'évaluation, les produits importés forment un chiffre de 2,740 millions, soit un accroissement de 580 millions (27 pour 100), et la valeur des produits exportés a atteint le chiffre de 2,659 millions, soit 492 millions (23 pour 100) de plus qu'en 1855.

Les rapprochements ci-dessus s'appliquent au commerce général. Au point de vue du commerce spécial, l'ensemble des échanges représente, en valeurs officielles, 3,148 millions ou 340 millions (13 pour 100) d'augmentation, et en valeurs actuelles 3,883 millions ou 130 millions (23 pour 100) de plus que l'année dernière;

Le commerce spécial se divise, quant aux valeurs officielles, de la manière suivante :

IMPORTATIONS.

1,521 millions, soit 11 pour 100 d'augmentation sur 1855.

EXPORTATIONS.

1,627 millions, soit 13 pour 100 — —

Voici les chiffres en valeurs actuelles :

IMPORTATIONS.

1,990 millions, soit 25 pour 100 d'augmentation sur 1855.

EXPORTATIONS.

1,893 millions, soit 22 pour 100 — —

Sur les 4,587 millions de valeurs officielles, il y a 72 pour 100

traires, mais on ne doit pas oublier que notre travail embrasse la jurisprudence des diverses places. En effet, sur ces mêmes places, la formule des polices est différente; telle est la cause de la contradiction qui semble exister entre certaines décisions qui, toutefois, en réalité, sont la règle du négociant, suivant qu'il s'est fait assurer dans un lieu ou dans un autre.

En étudiant la matière, nous avons notamment précisé les risques, afin de séparer ce qui est le fait de l'homme et ce qui est la suite directe de la fortune de mer.

Dans nos chapitres Ier et XXXI et encore t. I, p. 128, en citant les belles paroles de M. Delaborde, nous avons placé des observations qui se rattachent aux devoirs des capitaines, des assurés et des assureurs; nous y renvoyons le lecteur, après avoir toutefois ici résumé les idées que nous avons émises sur ces divers points. Le capitaine, l'assuré, doivent toujours laisser au risque son caractère *aléatoire,*

---

qui ont pris la voie de terre et 28 pour 100 la voie de mer. C'est, à moins de 1/2 pour 100 près, la même proportion que l'année précédente.

Le mouvement du commerce se décompose de la manière suivante :

	Valeurs officielles.	Valeurs actuelles.
IMPORTATIONS.	—	—
Commerce par mer..	1,533 millions.	1,853 millions.
— par terre.	734 —	887 —
EXPORTATIONS.		
Commerce par mer..	1,763 —	2,021 —
— par terre..	557 —	638 —

c'est-à-dire ne commettre aucune action qui dénature l'assurance et les rend ainsi inhabiles à profiter de la garantie promise.

Aux assureurs nous disons, chapitre XXXI, de proscrire tous les contrats qui, loin de faire progresser l'assurance, ne peuvent que la retarder dans sa marche.

Nous venons de parler de l'assurance et, par ce mot, nous réveillons l'idée d'une polémique qui s'agite depuis longtemps, en ce qui touche l'assurance terrestre, mais qui paraît cependant être à son terme. Publicistes, économistes ont pensé que l'assurance pour tous et par l'Etat se liait essentiellement au crédit public; nous ne contesterons pas le fait; mais cette puissance de l'assurance nous croyons qu'elle ne lui appartient que lorsqu'elle reste dans le domaine de l'industrie privée et qu'elle se meut dans ce cercle d'activité qui lui est propre.

Sans doute, il n'a point été question des assurances maritimes, mais toutes les assurances sont solidaires; or, ce qui touche à une partie de l'assurance intéresse nécessairement l'autre partie dans un temps plus ou moins éloigné. Aussi la reproduction de quelques réflexions déjà émises dans notre *Dictionnaire*, dans le *Journal des Assurances* et dans la *Préface des Droits et des Obligations des divers commissionnaires*, tome II, ne nous paraît pas ici inutile.

Ainsi on a parlé récemment de *fusion*, *d'assurance par l'État*, *de gérance par l'État*, et de là ces dissertations nombreuses de plusieurs économistes; mais a-t-on toujours été dans le vrai quand on a préconisé la fusion des Compagnies d'assurances ou bien l'assurance par l'État,

ou bien encore la gérance de l'assurance quelle qu'elle soit par l'État?

La fusion est la centralisation des forces de l'industrie privée ; or, cette fusion ne nous paraît nécessaire que lorsque l'industrie privée, prise isolément, est impuissante ; si, au contraire, celle-ci a fait ses preuves, elle perd le plus souvent de son énergie par la centralisation.

En effet, ce qui fait la force du génie de l'homme c'est l'émulation, c'est la concurrence. Sans concurrence point de progrès ; la fusion ayant pour but de réunir en un seul faisceau toutes les assurances et tous les risques, peut sans doute progresser, mais elle ne ressent pas ce stimulant que lui donne une concurrence active, et dès lors peu à peu elle végète dans ses anciens errements, d'où la concurrence seule pourrait la faire sortir pour lui imprimer une impulsion nouvelle, car le progrès doit être la condition de toute institution. Mais, dit-on, par la fusion, on économiserait des frais, et l'assurance serait à meilleur marché. Cet argument, nous en convenons, n'est pas sans mérite ; cependant croit-on qu'une assurance représentée par la fusion de toutes les assurances, ne serait point un monopole? Et quel est le danger des monopoles? Ceux-ci n'ont-ils point le privilége des prix ? A ce point de vue donc, le bon marché n'est pas certain ; il y a mieux : nous croyons que la concurrence a seule le privilége de le déterminer promptement.

Au surplus, nos arguments doivent paraître avoir quelque valeur, puisque toute idée de fusion a été abandonnée.

Mais l'assurance par l'État, sans distinction, a encore

ses partisans, et la gérance des assurances par l'État est un fait qui, au moment où nous écrivons, est annoncé. (*Caisse des Assurances agricoles* (1).

L'assurance par l'État!!! voilà bien la théorie de ceux qui veulent immobiliser l'esprit humain. En effet, l'action de l'État s'emparant de l'industrie qui, depuis longtemps, a progressé (l'assurance contre l'incendie et maritime du moins), ne peut avoir d'autre résultat que de paralyser toutes les grandes institutions que l'industrie privée peut seule créer et féconder, parce qu'elle a mieux que personne l'intelligence du besoin des masses.

Mais à un autre point de vue, l'État assureur ne pourrait l'être qu'en imposant l'assurance ou en la laissant volontaire; dans le premier cas c'est un impôt, et l'on sait combien les impôts doivent être établis avec prudence.

Si l'assurance était volontaire, loin de faire des progrès, elle resterait nécessairement stationnaire, car l'État n'aurait pas, sans doute, la mission de confier à des agents spéciaux le soin de réveiller l'indifférence de ceux qui ne veulent point se faire assurer; or, c'est là le plus grand nombre, et l'indifférence tue, a dit un grand écrivain.

Il faut donc qu'on aille à l'État librement : l'assuré ne peut pas être sollicité autrement que d'une manière géné-

(1) A ce projet on rattache le crédit agricole en nature ou en espèces; les grandes entreprises pour le drainage, les irrigations, les dessèchements; l'apparition de Compagnies financières pour l'exploitation du sol; des Caisses pour l'amortissement de la dette hypothécaire, etc., etc.

rale ; mais la sollicitation étant réduite aux proportions indiquées plus haut, l'assuré reste indifférent.

Faut-il encore rappeler que l'État assureur se lie nécessairement dans un contrat synallagmatique avec l'assuré ; dans certains cas, les intérêts seraient donc opposés. Or, c'est là une source de mécontentements peu réfléchis de la part de l'assuré dont le gouvernement deviendrait l'objet et le but.

L'État qui comprend ses véritables intérêts, ne peut donc être assureur, ni en rendant l'assurance obligatoire, ni en la laissant volontaire, sous une forme quelconque qui l'engage ou ne l'engage pas (1).

A l'industrie privée seule il faut laisser le soin de faire progresser une institution qui intéresse les masses au plus haut degré, mais qui n'est pas aussi liée qu'on veut le dire avec la fortune générale (2).

Ce qui peut intéresser surtout un État, c'est de régle-

(1) Voyez notre *Dictionnaire des Assurances,* Introduction.

(2) Dans un mémoire qui fut publié en 1848 à l'occasion des assurances par l'Etat, on lit ces justes réflexions :

« On dit que l'intérêt général exigeant que tous les désastres soient réparés, parce que chacun souffre des souffrances de tous, la fortune publique doit garantir la fortune privée. C'est là une objection spécieuse ; il ne faut pas confondre l'utilité particulière, quelque étendue qu'elle soit, avec l'utilité publique. Si, par l'assurance, on créait une richesse venant remplacer la richesse détruite, on pourrait dire que l'intérêt général est engagé dans la question. Mais la valeur détruite par l'incendie est perdue pour la société tout entière. L'assurance, en cicatrisant la plaie individuelle, ne peut rien pour la réparation du malheur social, puis-

menter les intérêts privés. Que l'État, si l'on veut, s'immisce dans l'assurance, qu'il décrète une loi, ce sont là les moyens d'action qui appartiennent à son initiative, et qui peuvent faire grandir, sous sa protection, l'industrie privée. Hors de là il n'y a qu'embarras pour le gouvernement, et principalement en matière d'incendie; car le risque est en la possession de l'assuré, et, qu'on nous permette de le dire, dans ces conditions, l'assuré a toujours une lettre de change à vue sur le gouvernement.

Si l'État ne peut être assureur, convient-il qu'il soit gérant d'assurance? Nous croyons qu'alors aussi ses vues seront mal comprises, car l'État, gérant d'assurance, se trouve encore nécessairement en présence d'un assuré réclamant une indemnité; or, c'est là la partie du risque de l'assurance la plus dangereuse pour un gouvernement qui doit éviter d'être exposé à froisser les intérêts privés.

---

qu'elle ne peut pas faire qu'il n'y ait toujours une valeur perdue, détruite, qu'elle ne peut rendre à la consommation générale. Où s'arrêterait-on, d'ailleurs, une fois engagé sur cette pente de la garantie de tout contre tout? Le principe admis pour toute perte résultant d'un fléau devrait l'être pour une perte résultant de quelque accident, de quelque perturbation que ce soit. »

PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME.

PREMIÈRE PARTIE.

Des Assurances.

CHAPITRE PREMIER.

DU CARACTÈRE DE L'ASSURANCE; DES ASSUREURS.

Sommaire.

1. Origine de l'assurance; difficultés de la matière; fautes du capitaine;
2. Définition de l'assurance; le contrat d'assurance est synallagmatique, aléatoire; conséquences qui découlent de la définition du contrat; conditions essentielles du contrat;

2 *bis*. Forme des sociétés d'assurances.

1. Dans notre *Dictionnaire des Assurances terrestres, Introduction*, p. 17, nous avons assigné l'origine des assurances en la plaçant au quatorzième siècle et en la faisant découler de la décrétale du pape Grégoire IX, qui con-

damnait le contrat à la grosse comme entaché d'usure (1). Mais on reconnut enfin que le risque dont on se chargeait devait être considéré comme la justification de la prime prélevée sur le capital, ce qui conduisit à l'assurance.

« Une fois cette distinction trouvée, il fut aisé d'accorder les prohibitions de l'Église avec les besoins du commerce. En effet, le prêt d'argent qui forme la première partie du contrat à la grosse était licite, pourvu qu'il fût fait sans intérêt, et, suivant l'expression des jurisconsultes de l'époque, *merâ caritate* (2). Or, si, cette première convention ainsi passée, la somme prêtée étant remise à l'emprunteur, gratuitement et sans stipulation d'intérêt, il convient aux deux parties de former entre elles une seconde convention par laquelle, moyennant le paiement éventuel d'un profit maritime, l'emprunteur sera déchargé, vis-à-vis du prêteur, de toute perte, de tout sinistre et de tout dommage fortuit dont il aurait été responsable de droit commun, cette seconde convention n'est pas moins licite que la première (3). »

Sous le rapport de l'*aléa* du contrat, il est certain que la loi a voulu tenir la balance égale entre l'assureur et l'assuré, le risque étant, d'un côté, menaçant pour le premier, en compensation d'une prime peu élevée, et, d'autre part, le risque ne devant pas seulement s'appesantir sur l'assuré.

Quant au risque maritime en lui-même, il embrasse non-

---

(1) Voy. Lemonnier, *Commentaire sur les polices d'assurances maritimes, Préface.*

(2) Straccha, nomb. VIII, p. 31.

(3) Lemonnier, *ubi suprà,* page XLIV.

seulement tous les accidents de mer, mais encore tous ceux qui ne seraient pas arrivés sans le fait du capitaine.

« Or, les obligations du capitaine se diversifient suivant les circonstances, et il n'en est pas une dont l'inaccomplissement ne puisse causer des avaries aux marchandises chargées.

« Cette vérité a été sentie de tout temps, et ce qui le prouve, c'est que les législateurs se sont constamment attachés à tracer d'une manière tantôt générale, tantôt particulière, les devoirs du capitaine, maître ou patron, relativement aux principaux faits qui concernent la surveillance réclamée par les marchandises, depuis le début du voyage jusqu'à l'arrivée au lieu de destination. Leur sollicitude sous ce rapport témoigne hautement de l'expérience que firent les négociants du préjudice dérivant des fautes commises par leur mandataire dans l'exercice de ses importantes fonctions (1). »

Sans doute, la loi a imposé au capitaine toutes les garanties exigées par l'intérêt de l'assureur; mais comment dans bien des cas obtenir la preuve que le capitaine a satisfait à tous ses devoirs? Son rapport, quoique pouvant être contredit, a une portée immense, et nous comprenons bien que les tribunaux doivent lui attribuer une valeur. Il est donc de la plus haute importance pour l'assureur, de tenir grand compte de la moralité du capitaine. L'assuré doit aussi prendre en considération cette moralité et charger plutôt sur tel navire que sur tel autre, car par ce moyen il

(1) Delaborde, *des Avaries*, page 55.

pourra se soustraire à un grand nombre de difficultés qui toujours n'ont pas précisément leur cause dans la vérité de l'accident maritime. C'est sous le bénéfice de ces observations préalables, justifiées par des cas il est vrai exceptionnels, que nous entrons dans l'explication de l'assurance maritime.

2. L'assurance maritime est un contrat par lequel une partie s'engage, moyennant un prix convenu, à indemniser l'autre partie des avaries et pertes éprouvées par un événement de force majeure sur des choses exposées aux dangers de la navigation (1).

Le contrat d'assurance maritime est synallagmatique comme le contrat d'assurance terrestre; il ne peut donc être annulé que du consentement des deux parties; mais celle qui a donné son consentement à l'annulation peut le révoquer jusqu'à la manifestation de la volonté de l'autre partie (2).

Le contrat d'assurance maritime étant essentiellement aléatoire, c'est à ce point de vue surtout que doivent être appréciées toutes les contestations qui s'élèvent entre l'assureur et l'assuré, afin de bien distinguer si le *risque* est resté tel qu'il a été déterminé entre les parties au moment où elles ont contracté.

Des principes plus haut exposés découlent les conséquences suivantes :

L'assurance ne peut être pour l'assuré une cause de

(1) Pardessus, t. III, n° 756.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 3 février 1823; *Journal de Marseille*, 4-1-77.

bénéfice (1). On ne doit donc faire assurer que ce que l'on court risque de perdre. L'assurance étant un contrat de droit étroit, on ne peut étendre la responsabilité de l'assureur d'un cas à un autre (2).

La base de toute indemnité due par l'assureur est généralement celle qu'avait la chose au départ.

La bonne foi la plus scrupuleuse doit présider à tous les rapports entre l'assureur et l'assuré (3).

Sur ces points, Émérigon, tome Ier, page 16, s'exprime ainsi :

« Puisque le contrat d'assurance est le résultat de la *stipulation* des parties contractantes, il entre naturellement dans la classe des actions de droit étroit par rapport aux pactes qui y sont insérés. Tous nos auteurs s'accordent là-dessus.

« Ils disent, que les paroles des polices d'assurances doivent être pesées avec scrupule. *Verba assecurationis, potissimè ponderanda sunt.* (Roccus, *de assecur.*, not. 18 ; Stypmannus, part. 4, cap. VII, n° 420 ; Rote de Gênes, *dec.* 102, n° 5 ; Santerna, part. 3, n° 38 ; Casaregis, *disc.* 1, n° 107 ; Marquardus, lib. II, cap. XIII, n°s 44 et 45.)

« Qu'elles forment la loi de laquelle il n'est pas permis de s'écarter, parce que la volonté des parties y est consignée : *In materiâ assecurationis principaliter inhærendum est verbis apocæ assecurationis ; quinimò hæc pro lege habenda*

---

(1) Émérigon, t. I, chap. I, sect. 4.

(2) Émérigon, t. I, chap. I, sect. 5.

(3) Émérigon, t. I, chap. I, sect. 5.

sunt, nec ab his recedere debemus, quià contrahentium voluntas meliùs haberi non potest. Casaregis, *disc.* 1, n° 1.

« Qu'elles doivent être entendues littéralement et dans leur sens propre : *Verba contractûs assecurationis intelligenda sunt propriè, strictè et ut jacent.* Role de Gênes, *dec.* 129, n° 5; Roccus, not. 61.

« Qu'il n'est jamais permis d'étendre ce contrat d'un cas à l'autre, ni d'un corps à un autre corps réellement distinct. *L'obligo dell' assicuratore è stricti juris. Non si può estendere da un corpo all' altro realmente distinto.* Carlo Targa, cap. LII, n° 8. »

L'assuré doit encore agir en toute circonstance comme s'il n'était point assuré, c'est-à-dire veiller à la conservation de la chose. Enfin, l'assureur, à moins de convention contraire, ne doit jamais être tenu au delà de la somme assurée. *Vide* cependant *infrà.*

Le contrat d'assurance maritime a ses conditions essentielles d'existence.

Ainsi, en dehors des conditions générales déjà exposées, l'assurance n'est valable entre les parties contractantes qu'autant qu'il existe :

Un objet sujet à périr ou à détérioration ;

Un risque auquel cet objet est exposé et dont répond l'assureur;

Enfin, une prime que l'assuré s'engage à payer.

2 *bis.* Les sociétés d'assurances maritimes prennent ordinairement la forme de Compagnies anonymes.

Quelquefois aussi un cercle d'assureurs se réunit pour s'engager dans des assurances.

Un individu seul peut se livrer à l'industrie des assurances maritimes, mais ce cas se présente aujourd'hui très-rarement. Nous parlerons plus tard des assurances mutuelles.

CHAPITRE II.

DE L'OBJET DE L'ASSURANCE.

Sommaire.

3. Objets dont l'assurance est permise ou n'est pas permise; assurance de la totalité de l'objet; législations étrangères; objets appartenant à une puissance ennemie; de l'assurance du fret; fret à faire; fret acquis; distinction; législations étrangères; du profit espéré; législations étrangères; *quid*, quand les marchandises ont pu être revendues? des prises; que doit-on, en général, comprendre dans l'estimation de la chose assurée?
4. L'assurance sur objets licites doit seule être maintenue;
5. Les sommes empruntées à la grosse peuvent-elles être assurées?
6. Du profit maritime; motifs de l'exclusion de l'assurance;
7. Le prêteur à la grosse peut faire assurer le capital prêté; le prêt à la grosse devenu exigible, peut-il être l'objet d'une assurance?
8. Le billet de grosse et la police d'assurance doivent avoir le même objet pour cause;
9. Loyers des gens de mer; peuvent-ils être assurés, lorsqu'ils sont convertis en achat de marchandises? équipage engagé à la part;
10. Assurance sur bonne arrivée; l'assurance comprend-elle les choses n'existant pas, mais pouvant exister?
11. L'assurance des marchandises de contrebande est-elle licite?
12. De la liberté des passagers; questions diverses;
13. Assurances des sommes employées au rachat du navire; *quid*, des dépenses pour la réparation du navire?

3. Les articles 334, 335 et 342 du Code de commerce mentionnent les objets sur lesquels peut être faite une assurance. Ainsi, suivant l'article 334: « L'assurance peut avoir pour objet: le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné; les

agrès et apparaux; les armements, les victuailles, les sommes prêtées à la grosse, les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation. »

Suivant l'article 335 : « L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément. Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du navire. Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité; pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables. »

Et, enfin, suivant l'article 342 : « L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés. L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance. »

Tout objet dont le commerce est estimable à prix d'argent et qui est exposé aux risques de la navigation, est donc susceptible d'être assuré si la loi ne le défend pas par une disposition directe ou indirecte.

Ainsi on a le droit de faire assurer l'argent, les bijoux dont il y a connaissement (1).

La valeur entière de l'objet de l'assurance peut être garantie; les dispositions de l'ordonnance de 1681 (art. 18 et 19) ne permettaient de faire assurer que les neuf-

(1) Emérigon, t. I, chap. X, sect. 1 et 2; Pardessus, t. III, n° 759; Dageville, t. III, p. 109.

dixièmes de la valeur des marchandises ; mais cette ordonnance n'est plus en vigueur.

Aujourd'hui, en France, on peut faire assurer l'objet total de l'assurance (1).

Nous lisons dans la *Concordance des Codes de commerce*, par M. Antoine de Saint-Joseph, que « le Code espagnol et celui de Danemarck (ch. VI) ne permettent pas l'assurance totale. Le Code espagnol (art. 854) n'autorise pour les navires que l'assurance des quatre-cinquièmes de la valeur. »

En Prusse, l'assurance du navire et des marchandises représente le prix d'achat.

Suivant le Code de Hollande (art. 602) et du Portugal (art. 1702), on a la faculté de faire assurer la valeur entière du navire, mais celui-ci doit avoir mis à la voile.

Pardessus (t. III, n° 814) enseigne qu'on a le droit de faire assurer les effets appartenant aux sujets d'une nation ennemie, si une loi spéciale n'interdit pas cette négociation à l'assureur.

Mais suivant M. Delvincourt (t. II, p. 396), une telle assurance est nulle, si les parties savaient que les objets appartenaient à des ennemis. On ne peut, en effet, protéger par les lois du pays ce que le souverain de ce même pays tend à détruire.

S'il est permis de faire assurer certaines choses, il en est au contraire dont l'assurance est prohibée (2). L'ordon-

---

(1) Cass., 19 mai 1824 ; Devill. et Carr., 7-1-465.

(2) Voy. art. 1965 et suiv. C. N.

nance de 1681 (liv. III, t. VI, art. 15 et suiv.) contenait la prohibition d'assurance pour les objets suivants :

1° *Assurance du fret des marchandises existant à bord du navire ;*

2° *Profit espéré des marchandises ;*

3° *Sommes empruntées à la grosse ;*

4° *Profits maritimes des sommes prêtées à la grosse ;*

5° *Loyer des gens de mer.*

L'article 347 de notre Code de commerce renferme les mêmes défenses.

Ainsi, l'assurance du fret est prohibée par l'article 347 du Code de commerce.

L'arrêt de la Cour de cassation du 5 juin 1832 (1) a décidé non-seulement que l'assurance du fret était nulle en principe, mais que la ratification de cette même assurance par le paiement de la prime ou toute convention de déroger aux lois et ordonnances contraires à l'assurance ne pouvait couvrir l'illégalité du contrat. La prohibition de l'assurance sur fret a sa raison d'être dans la nécessité de rendre le capitaine vigilant, s'il ne doit recevoir le fret que dans le cas d'heureuse arrivée du navire.

Nous n'avons indiqué jusqu'à présent que le fret à faire, exclu par l'article 15 de l'ordonnance de 1681 en ces termes : « Les propriétaires des navires ni les maîtres ne pourront faire assurer le fret à faire de leur bâtiment. » Mais la déclaration du roi du 17 août 1779 portait (art. 6)

---

(1) S. V. 32-1-321 ; voy. aussi jugements de Marseille, 8 août 1821 et 27 novembre 1835 ; *Journ. de Mars.*, 3-1-35, 15-1-330.

que le fret acquis pourrait être assuré par les propriétaires du navire.

En présence des termes généraux du Code de commerce, qui proscrit (art. 347) l'assurance du fret, le fret acquis peut-il donc être assuré?

Nous croyons que le fret acquis peut être assuré s'il a le caractère d'une créance certaine. Ainsi, le fret est acquis si, les marchandises étant mises à quai, le fréteur a le droit d'en exiger paiement; mais alors il s'agit plutôt d'une assurance de solvabilité que contre la fortune de mer. Le cas suivant n'est plus le même.

Le fret est-il acquis lorsque, étant exigible, il court la chance de n'être pas payé, par l'effet d'accidents maritimes?

Supposons, en effet, qu'un navire soit chargé de vins à Marseille pour être consignés au Havre, à un fret déterminé, mais à la condition que le fret sera plus élevé dans le cas où le navire ira jusqu'à Anvers; si le navire, au lieu de s'arrêter au Havre, se dirige sur Anvers, le fret gagné jusqu'au Havre doit-il être considéré comme fret acquis? Il y a de nos jours encore controverse sur ce point.

Émérigon (t. I, chap. VIII, sect. VIII) critique la validité de cette assurance, qui était contestée dans l'ancien droit, mais M. Pardessus (t. III, n° 765) se prononce pour la validité.

M. Alauzet (t. I, p. 488) ne veut pas, dans l'espèce, que l'assurance soit défendue, c'est du moins ce qui résulte implicitement de sa doctrine; mais l'opinion d'Émérigon nous paraît devoir être adoptée, car le fret dont il s'agit

présente certainement le caractère du profit espéré, dont nous parlerons bientôt (1).

Si le fret est à payer, c'est-à-dire s'il s'agit du fret déboursé ou à débourser, stipulé payable à tout événement, le chargeur peut évidemment l'ajouter à la valeur de la marchandise en le comprenant dans l'assurance avec les autres frais faits jusqu'à bord : ce cas, au surplus, est l'exception. Le fret n'est ordinairement payable qu'en cas d'arrivée au lieu de destination. Si les marchandises n'arrivent pas, le propriétaire n'est tenu d'aucun fret, et il n'a droit qu'à la somme assurée sur ces mêmes marchandises; le fret qui n'est point dû n'a pu être l'objet d'aucun risque (2).

Les dispositions des législations étrangères ne sont pas unanimes sur la prohibition ou l'admission de l'assurance dont il s'agit : l'assurance du fret est défendue par les unes, tandis qu'elle est autorisée par les autres.

Ainsi les Codes d'Espagne, de Danemarck, des Deux-Siciles, des Etats Romains, de Sardaigne, de Venise, des îles Ioniennes, de Grèce et d'Haïti, prohibent l'assurance du fret.

Au contraire, cette assurance est permise par les lois hollandaises, prussiennes, portugaises, de Hambourg, de la Grande-Bretagne et des États-Unis.

---

(1) M. Boulay-Paty, t. III, p. 485, a embrassé l'opinion de M. Pardessus.

M. Dalloz, *Droit comm.*, n° 765, combat au contraire l'opinion de MM. Pardessus et Boulay-Paty.

(2) Voy. art. 302 du C. de comm.

Il est de principe que le contrat d'assurance ne doit pas dégénérer en gageure (art. 1965 Code Nap. ; 347 Code de comm.) ; c'est pour cette raison légale que le profit espéré des marchandises ne peut être garanti.

La prohibition est écrite formellement dans notre Code de commerce; il ne pouvait en être autrement; le profit, en effet, étant quelque chose qui n'existe pas encore, ne pouvait servir d'aliment à l'assurance (1).

Quelques législations étrangères autorisent cependant l'assurance du profit espéré, mais de diverses manières : elles la prohibent ou la tolèrent entièrement, ou bien elles ne la permettent que tout autant qu'elle ne garantira que le produit qu'aurait donné la marchandise si elle fût arrivée à bon port; c'est ainsi que le veut le Code hollandais; mais le Code français contient, comme on l'a vu, une prohibition explicite.

Les jurisconsultes, cependant, ont établi une distinction analogue à celle que nous avons examinée en traitant de l'assurance du fret.

Le profit espéré étant acquis, peut-il être assuré? Telle est la question qu'ils se sont posée.

M. Pardessus enseigne (t. II, n° 589) que le profit espéré des marchandises peut former l'objet d'une assurance lorsque la vente a pu avoir lieu, c'est-à-dire lorsque des marchandises coûtant 15 fr. le kilo à leur départ, elles seraient arrivées dans un lieu où, d'après leurs cours, elles auraient pu être vendues plus cher. Plusieurs auteurs prétendent,

---

(1) Pardessus, t. III, n° 766; Favard, v° *Assurances*, § 1, n° 4.

au contraire, que le profit qui n'est point réalisé par la vente n'est qu'un profit espéré qui ne peut être assuré. Il faut, disent-ils, que la vente ait eu lieu, et non pas qu'elle ait pu avoir lieu (1). La seule distinction entre la vente réalisée ou non réalisée *après débarquement* nous paraît devoir être admise; or dans les deux cas il n'y a plus risque maritime, et si la marchandise n'est pas arrivée ou n'est pas débarquée, il s'agit le plus souvent d'un profit espéré.

Il résulte aussi des principes exposés plus haut, que les prises qu'on a le dessein ou l'espoir de faire ne peuvent être l'objet d'une assurance, car elles sont, dans l'espèce, un profit espéré; la prise faite peut, au contraire, être assurée (Pothier, n° 39), elle constitue un profit acquis; Valin (sur l'article 65) enseigne qu'il faut ajouter au montant de ces valeurs non-seulement les frais de transport, mais encore le bénéfice de ces marchandises, arbitré à 10 pour 100.

Delvincourt refuse d'admettre cette doctrine, parce que, selon lui, elle ajoute à la loi, et il est dans le vrai contre M. Dageville (t. III, p. 152), qui considère l'addition 10 pour 100 comme l'intérêt des sommes avancées pour l'expédition, et prétend que cette valeur doit encore être augmentée de la commission accordée au capitaine ou subrécargue chargé de la vente de la marchandise.

Mais en principe et avec raison, suivant M. Delaborde (n°s 90, 91), l'estimation de la valeur assurée ne doit

---

(1) Voy. Pothier, *Assurances*, n° 36; Delaborde n°s 90, 92; Valin, *sur les articles* 15 *et* 47 *de l'ordonnance;* Emérigon, t. I, chap. VIII, sect. 9; Merlin, v° *Police d'assurance.*

pas comprendre les frais de commission ni l'intérêt du capital qui représente la valeur.

« Aussi, dit cet auteur, quelque accrédité que soit, même de nos jours, chez les négociants, l'usage d'étendre, ainsi que nous venons de le dire, l'évaluation conventionnelle au delà de ses justes limites, cet usage n'en doit pas moins être sévèrement combattu par les tribunaux. Or, les voies de répression ne leur manqueront pas s'ils les puisent dans le principe qui, à l'égard de l'assureur, ne reconnaît point d'autre valeur applicable aux marchandises que celle du prix de facture augmenté des frais et des droits payés jusqu'à la mise à bord. »

4. Nous venons de voir qu'il est certains objets qui peuvent être assurés, tandis que la loi en exclut certains autres, afin de mettre obstacle à toute fraude. L'assurance sur objets permis ou non permis donne lieu tout d'abord à une observation qu'il faut faire.

Dans le cas où une assurance est faite sur cause licite et illicite, elle n'est valable que pour le premier cas. Telle est la doctrine de Pothier, n° 45; Pardessus, t. III, n° 766; Dageville, t. III, 127; Emérigon, t. I, p. 499.

La Cour de Bordeaux, par arrêt du 20 août 1835, S. V., 36-2-111, a aussi consacré cette doctrine (1).

5. L'emprunteur à la grosse n'est obligé, en cas de sinistre, à la restitution d'aucune des sommes qu'il a empruntées; c'est pour cette raison que l'assurance des sommes empruntées à la grosse manquant d'aliment, ne

(1) Voy. Bordeaux, 23 janvier 1826.

peut être autorisée (1). On doit faire remarquer cependant que le Code de commerce ne libère l'emprunteur que lorsque la perte est arrivée par cas fortuit, d'où il semble résulter que l'assurance serait valide pour tout autre cas. En effet, nous verrons plus tard que l'emprunteur est soumis à certaines répétitions de la part du prêteur (2). (Code de commerce, 324, 325.)

6. Le profit maritime stipulé par le prêteur ne peut devenir l'objet d'une assurance; les dispositions du Code sont très-explicites à cet égard.

Certainement, au moment de l'assurance, le profit maritime est un profit acquis suivant l'éventualité de l'heureuse arrivée, et, à ce point de vue, il semble tout d'abord qu'il pourrait être assuré; mais le législateur devait proscrire cette assurance.

La chance de perte est, en effet, compensée par les intérêts qu'exige le prêteur, et ce serait donner le caractère de l'usure au contrat à la grosse si la certitude de faire le profit maritime était acquise par le moyen de l'assurance (3).

C'est cette raison principale qui a dû motiver de la part du législateur le principe posé dans l'article 347.

---

(1) Voy. Code de commerce, art. 325; Boulay-Paty, t. III, p. 364; Locré, sur l'art. 326, n° 3; Pardessus, t. III; n°, 762, 768; Favard, v° *Assurances*, § 4, n° 1.

(2) Le prêteur à la grosse ne peut convenir même avec l'emprunteur que ce dernier, en cas d'heureuse arrivée, remboursera le montant du prêt.

L'emprunteur, en effet, parierait pour la perte, ce qui est illicite.

(3) Favard, v° *Assurances*, § 1, n° 4.

7. Mais le prêteur à la grosse peut faire assurer le capital prêté (art. 334 du C. de comm.); il court, en effet, une chance de perte (1).

On a cependant dit que cette assurance ne devrait pas être permise, parce qu'elle autorisait l'usure. Cette critique de l'assurance pour prêt à la grosse ne nous paraît pas fondée, puisque le prêteur ne fait assurer que ce qu'il a réellement donné et qui est exposé à une chance de perte.

Le tribunal de Marseille a décidé, le 29 décembre 1820 (*Journal de Marseille*, 2-1-125), qu'on ne peut faire assurer le prêt à la grosse devenu exigible par le déroutement du navire. Le prêt, dans ce cas, en effet, constitue une créance au profit du prêteur qui pourra faire assurer la solvabilité de l'emprunteur, mais ce n'est point là un acte qui ait le caractère de l'assurance maritime proprement dite contre les fortunes de mer.

8. Faudrait-il décider qu'un contrat d'assurance sur argent prêté est nul, si le billet de grosse et l'assurance ne concordent pas, c'est-à-dire si, par exemple, le billet porte affectation sur marchandises et victuailles, tandis que la police porte sur corps et armement?

Il est évident, dans l'espèce, que les deux assurances n'étant pas en harmonie, l'assurance sur sommes prêtées à la grosse est dès lors vicieuse, le consentement des parties n'étant point parfait.

9. Le loyer des gens de mer, de même que le fret et le profit maritime, est un profit espéré, il ne peut donc être

(1) Aix, 2 février 1825; *Journal de Marseille*, 7-1-87.

l'objet d'une assurance. Le législateur, en prohibant l'assurance des loyers des gens de mer, a été guidé aussi par un motif d'ordre public; il a dû craindre, en effet, que les gens de mer, certains de percevoir leurs loyers, n'apportassent moins de soin à la conservation du navire. Si nous avons vu quelques législations étrangères autoriser l'assurance du profit espéré, nous pouvons du moins constater leur unanimité pour repousser l'assurance des loyers des gens de mer (1).

S'il arrive que les gens de mer aient reçu avant le départ des à-compte sur les loyers et qu'ils les aient convertis en marchandises, il n'y aurait, dans ce cas, aucun obstacle à ce que ces marchandises pussent être assurées.

Il a été jugé que l'assureur des produits de la pêche n'est tenu de réparer la perte que déduction faite de la part attribuée à l'équipage, ces produits étant considérés comme un véritable loyer (2).

L'assurance sur *bonne arrivée* donnant à l'assuré intérêt à la perte du navire, doit être déclarée nulle (3).

10. L'assurance étant un contrat sous condition suspensive, on peut assurer ce qui n'existe pas. En effet,

---

(1) Alauzet, t. I, p. 489.

(2) Jugement du 5 janvier 1848, tribunal de commerce de la Seine; Lehir, *Journal de l'assureur et de l'assuré*, 1-77.

(3) Tribunal de commerce de la Seine, 23 juillet 1849; Lehir, 2-242; cass., 13 juillet 1852; *id.*, 5 juin, Lehir, 7-150. Mais le tribunal de la Seine a décidé, le 4 janvier 1855, que l'assurance sur bonne arrivée, nulle par elle-même, n'annulait pas les autres assurances valables lorsque le dol ou la fraude n'étaient pas prouvés.

d'après l'article 1181 du Code Napoléon, un événement actuellement arrivé, mais inconnu des parties, peut être l'objet du contrat.

L'article 365 du Code de commerce semble d'ailleurs autoriser cette assurance (1).

11. Pour savoir si les marchandises de contrebande peuvent être l'objet d'un contrat d'assurance, il faut distinguer, suivant certains auteurs, la contrebande en France et la contrebande à l'étranger : la première est interdite comme contraire à l'ordre public, la seconde n'est point prohibée; la contrebande étant en effet pour les diverses nations une source de guerre qu'elles se font, elle permet le droit de représailles.

Pothier (n° 58) désapprouve cependant l'assurance qui a pour objet la contrebande quelle qu'elle soit (2).

Nous examinerons plus tard si la dissimulation de la contrebande constitue une réticence qui annule l'assurance.

12. La liberté des passagers peut être assurée; mais la police doit-elle fixer la somme que l'assureur devra être obligé de payer en cas de capture?

L'opinion de Dageville (t. III, p. 123) est pour l'affirmative.

---

(1) Pothier, *Traité des Obligations*, n°s 12 et 46; Vincens, t. III, p. 254; Favard, v° *Assurances*, § 2, n° 8; Émérigon, t. I, p. 257.

(2) Voy. dans le sens contraire, et suivant la doctrine énoncée plus haut, Valin, *sur l'article* 49; *Estrangin* sur Pothier; Émérigon, t. I, chap. VIII, sect. 5; Dageville, t. III, p. 228; Pardessus, t. III, n° 814; Aix, 30 août; S. V., 34-2-61; Cass., 25 mars 1835, S. V., 35-1-804; *Id.* 25 août 1835.

Émérigon, au contraire (t. I, chap. VIII, sect. 2), d'accord avec Pothier (n° 174), pense que la somme à payer ne doit pas être nécessairement stipulée.

Mais Pothier ajoute que l'assureur ne peut être obligé à payer *que la somme à laquelle il a pu prévoir que pourrait monter au plus haut prix la rançon de l'assuré eu égard à sa qualité.*

Émérigon, *loco citato*, sur ce point, ne partage plus l'opinion de Pothier, parce que, dit-il, les assureurs doivent supporter *toute l'étendue du risque générique auquel ils se sont soumis.* Cette doctrine est incontestable.

Lorsque la personne dont la liberté a été assurée est parvenue à s'échapper, on a prétendu, et avec raison, que la somme assurée était néanmoins due.

La somme à payer est, en effet, une juste indemnité due à l'assuré pour le préjudice qu'a pu lui faire éprouver la perte, même momentanée, de sa liberté. S'il y a impossibilité pour une cause quelconque de racheter le captif, l'assureur ne doit aucune somme, même aux ayant-droit de l'assuré.

Lorsqu'on a racheté un captif, on peut stipuler une assurance pour un nouveau rachat si le captif libéré était repris ou tué avant de rentrer dans ses foyers (1).

13. On peut encore faire assurer la somme employée au rachat d'un navire. C'est là, en effet, un risque pour l'armateur, risque que le Code a prévu dans l'art. 369 (2).

M. Pardessus, *loco citato,* enseigne qu'on a la faculté, en

(1) Émérigon, t. I, chap. VIII, sect. 3.

(2) Pardessus, t. III, n° 767.

prévision d'un délaissement éventuel, de faire assurer les dépenses occasionnées par le navire en route; ainsi, l'avarie pourrait être cumulée avec le délaissement.

Cet auteur admet donc indirectement, s'il n'y a pas convention contraire, le paiement par cumul de la perte totale et de l'avarie dont nous parlerons ultérieurement.

CHAPITRE III.

DE L'ÉTENDUE DE L'ASSURANCE ET DE L'ASSURANCE CONJOINTE OU DIVISE.

Sommaire.

14. L'assurance sur corps comprend le navire et ses accessoires;
15. L'assurance sur facultés n'est pas comprise dans celle du navire, elle doit être spécifiée; que comprend l'assurance des pacotilles?
16. Que signifie l'assurance faite sur facultés, chargées ou à charger? L'objet de l'assurance doit être spécifié; assurance de l'argent et des bijoux;
17. L'assurance peut être faite séparément ou conjointement sur corps et facultés; cas d'assurance caduque ou non caduque;
18. L'assurance a lieu aussi sur un ou plusieurs navires; répartition de la perte dans l'espèce; *quid*, dans le cas de clause de franchise d'avarie?
19. La déclaration de 1779 en cas de marchandises sauvées prévoit-elle un cas autre que celui d'innavigabilité?
20. De l'assurance alternative; quel est, dans l'espèce, le droit de l'assuré?

14. Le navire, c'est-à-dire sa coque et tout ce qui en est l'accessoire, agrès, munitions de guerre et de bouche, avances de l'équipage, dépenses faites pour mettre le bâtiment en état d'entreprendre le voyage, sont compris dans l'assurance faite sur corps, quille ou même navire, à moins

que ces objets n'en soient exceptés par une disposition particulière (1).

Mais on peut assurer séparément les agrès, les apparaux, l'armement, les victuailles. (C. de comm., art. 334.)

L'assurance peut encore n'embrasser qu'une partie des choses désignées ci-dessus et dont la quantité et la qualité sont déterminées. (C. de comm., art. 335.)

Les agrès ou apparaux du navire comprennent ce qui est nécessaire pour la navigation, la chaloupe, le canot par exemple. *Omnia quæ conjuncta navi sunt veluti gubernacula, malum, antennæ, velum quasi membra navis sunt.* (L. XLIV, ff. de evictionib.) (2).

L'armement et les victuailles comprennent tous les frais faits jusqu'au départ, les avances faites à l'équipage, les provisions de guerre et de bouche ; l'armement seul serait susceptible de la même étendue d'interprétation (3).

Le fret que gagne le navire compense la diminution journalière des objets ci-dessus spécifiés.

L'assureur ne peut réduire à la demie la perte à rembourser à l'assuré, en se fondant soit sur la consommation d'une partie des vivres, soit sur l'encaissement du fret produit par le voyage d'aller ou par les voyages d'échelle, avant le sinistre, la consommation des vivres ne profitant à

---

(1) Pardessus, t. III, p. 250.

(2) Emérigon, t. I, chap. VI, sect. 7 ; Valin, sur l'art. 26, (tit. des *Assurances*) de l'ordonnance de 1681, et sur l'art. 2, tit. 14, l. 1er, de la même ordonnance.

(3) Emérigon, t. I, chap. VII, sect. 6.



l'armateur assuré qu'après l'arrivée au terme final du voyage, et la police stipulant que dans les assurances à primes liées le fret du voyage terminé est acquis à l'assuré (1).

15. L'assurance sur facultés, cargaison, chargement, n'est pas comprise dans celle du navire (2).

L'assurance sur facultés, cargaison, chargement, embrasse tout ce qui est sur le bâtiment, même les pacotilles (3).

Au contraire, l'assurance des pacotilles seule ne comprend nullement et sous aucun rapport l'intérêt de l'assuré dans le chargement principal, ni une partie aliquote de ce chargement dont il serait propriétaire (4).

Ainsi, lorsque l'assurance spécifie les marchandises assurées, elle ne porte que sur celles-là, et le contrat serait nul si ces marchandises n'avaient point été chargées, alors même que le même navire contiendrait d'autres marchandises pour le compte de l'assuré.

Supposons donc qu'un négociant fasse une assurance de 40,000 fr. sur facultés.

Mais si le chargement est d'une valeur de 80,000 fr.,

---

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 21 octobre 1851 ; Lehir, *Journal de l'assureur et de l'assuré*, t. V, p. 251.

(2) Locré, sur l'art. 311, note 8.

(3) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 3 ; Boulay-Paty, t. III, p. 380.

(4) L'argent et les bijoux peuvent être compris dans l'assurance faite sur facultés ou marchandises, s'il y a connaissement ou facture.

Emérigon, t. I, chap. X, sect. 1 et 2 ; Pardessus, t. III, n° 759 ; Dageville, 3-109.

composé de cafés pour 40,000 fr. et de 40,000 fr. de sucres, l'assurance est répartie pour 20,000 fr. sur sucres et pour 20,000 fr. sur cafés.

Si celui qui s'est déjà fait ainsi assurer pour 40,000 fr. veut garantir la seconde moitié du chargement, il devra faire une nouvelle assurance de 40,000 fr. sur facultés ou assurer encore 20,000 fr. sur cafés et 20,000 fr. sur sucres; car s'il se bornait à assurer seulement 40,000 fr. sur sucres en les désignant, les sucres se trouvant assurés déjà sous le mot général de facultés pour 20,000 fr. par la première police et pour 40,000 fr. par la seconde, il y aurait lieu à ristourne pour 20,000 fr. sur la seconde assurance; il resterait donc un découvert de 20,000 fr. sur les cafés.

16. Lorsque l'assurance est faite sur facultés chargées ou à charger, elle comprend les marchandises chargées avant ou après le contrat au lieu du départ. Ainsi doivent naturellement être exclues de l'assurance les marchandises chargées pendant le cours du voyage, à moins que les parties n'aient stipulé la clause de faire échelle. En effet, lorsque la police spécifie les effets et les marchandises assurés, l'assurance est restreinte et ne peut être étendue (1).

17. L'assurance peut être faite séparément ou conjointement sur corps et facultés.

L'assurance est faite séparément lorsqu'elle a lieu d'une manière distincte par spécification de la somme qui s'applique au corps et de celle qui s'applique aux facultés.

(1) Emérigon, t. I, chap. X, sect. 1 et 2; Pardessus, t. III, n° 759; Dageville, 3-109.

L'assurance a lieu conjointement lorsqu'il n'y a pas d'attribution d'une quotité déterminée, soit au corps, soit aux facultés. Si donc une assurance de 40,000 fr. est faite séparément, moitié sur le corps, moitié sur les facultés, l'assurance sur le chargement est caduque dans le cas où l'assuré n'a rien chargé, et en cas de perte du navire seulement l'assuré ne recevra que 20,000 fr. Si, au contraire, l'assurance est faite conjointement, c'est-à-dire sur corps et facultés, la somme entière, en cas de perte, portera sur le corps du navire, encore bien que l'assuré n'ait fait aucun chargement. Dans ce cas, en effet, l'assurance est valable pour le tout, pourvu toutefois que l'intérêt de l'assuré sur la partie qui a péri ou a été avariée soit égal à la somme portée au contrat (1).

18. L'assureur peut opposer à l'assuré toutes les exceptions résultant de l'inobservation des clauses de la police, alors même que les chargements n'influeraient en rien sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. Si donc l'assurance est faite sur plusieurs navires pour des sommes déterminées et affectées à chacun d'eux, la réunion de toutes les marchandises sur un seul navire ne rend l'assureur passible que du montant d'un dommage égal à la valeur assurée sur ce navire. La décision serait la même encore, bien que tous les autres navire eussent péri.

(1) Emérigon, t. II, chap. XVI, sect. 3; Delvincourt, t. II, 346; Pardessus, t. III, n° 761 ; voy. cependant Dalloz, *Assurances maritimes*, n° 150; jugement du tribunal de commerce de Marseille du 18 mars 1825; *Journal de Marseille*, t. VI, p. 106.

Dans l'espèce, l'assureur ne recevra pas moins 1/2 pour 100 sur les sommes dont l'assurance se trouve caduque (art. 349 du Code de comm.). Si l'assurance est faite pour un capital déterminé, sans énonciation de la quotité à charge de chaque navire, l'assureur est tenu de la totalité de la perte des facultés arrivée sur l'un ou l'autre navire qui a reçu le chargement.

Lorsque la clause de *franc d'avaries* a été stipulée, la déduction ne peut se faire que sur la totalité du chargement, s'il n'y a convention contraire. L'assurance, dans le cas précité, est en effet considérée comme indivisible.

19. Une difficulté, dans le cas d'assurance indivise, devra se présenter lorsque les marchandises peuvent être sauvées. En effet, si le navire devenait innavigable et que les marchandises pussent être transportées sans avarie au lieu de leur destination, l'assurance était autrefois répartie moitié sur le navire, moitié sur les marchandises. Tel était l'enseignement des jurisconsultes quand la déclaration de 1779 vint régler le cas d'innavigabilité. Nous lisons, en effet, dans l'article 10, que « dans le cas où le navire et son chargement seraient assurés par la même police et pour une seule somme, ladite somme serait répartie entre le navire et le chargement par proportion aux évaluations de l'une et de l'autre. »

Sous l'empire du Code de commerce les juges appliqueront ils la même règle à tous les cas ? Nous croyons que les circonstances seules peuvent servir de guide. Si l'art. 10 de la déclaration de 1779 est particulier au cas d'innavigabilité, le Code de commerce ne met aucun obstacle à ce

que la règle résultant de cette déclaration soit suivie par voie d'interprétation dans les cas autres que ceux d'innavigabilité (1).

20. On peut aussi faire une assurance soit sur telles ou telles parties du corps ou des facultés; c'est ce qu'on appelle une assurance *alternative*; mais l'assuré ne peut, selon les circonstances et à sa volonté, faire porter les risques sur le corps ou sur les facultés (2). L'assurance doit alors, en effet, s'appliquer au découvert qui reste à l'assuré sur l'un ou l'autre objet ou sur les deux à la fois.

J'ai vu, dit Émérigon (t. I, chap. X, section 1) des assurances faites *soit sur corps, ou soit sur facultés* d'un tel navire. Il semble d'abord que, par cette clause, l'assuré ait voulu se conserver le choix de rejeter, suivant les occurrences, le risque des assureurs, ou sur les facultés, ou sur le corps; mais ce choix serait odieux, et donnerait lieu à mille fraudes. Je crois que le sens d'un pareil pacte est que l'assurance sera appliquée sur le découvert que l'assuré aura sur l'un ou sur l'autre objet. Si le découvert était égal des deux côtés, l'alternative devrait être convertie en copulative : *Sæpè ita comparatum est ut conjuncta pro disjunctis accipiantur, et disjuncta pro conjunctis.* (LL. XXIX et LIII, ff de verb. sig. L. IV, C. eod.)

---

(1) Locré, sur l'art. 334 C. de comm.; Boulay-Paty, t. III, p. 379.
(2) Emérigon, t. I, chap. X, § 4.

CHAPITRE IV.

DE LA RÉASSURANCE.

Sommaire.

21. L'assureur peut faire réassurer les objets par lui garantis ;
22. Qu'entend-on par le mot *plein ?*
23. Le réassuré ne doit se rendre coupable d'aucune réticence ;
24. Un traité de réassurance entre l'assureur et l'assuré serait sans effet ;
25. L'assureur doit-il déduire la prime perçue du montant de la réassurance ?
26. Le réassuré n'a aucun privilége sur la réassurance ;
27. De l'assurance de solvabilité au profit de l'assuré ;
28. Le réassureur n'a pas le droit d'opposer le bénéfice de discussion du premier assureur ;
29. De l'assurance de la prime ;
30. L'assureur du capital contracterait valablement en assurant le coût de la prime ;
31. Termes dans lesquels est faite implicitement l'assurance de la prime.

21. C'est lorsque l'objet de l'assurance a été déterminé, comme on l'a vu plus haut, que l'assureur a intérêt à examiner s'il doit se faire réassurer.

Le Code de commerce place, en effet, au nombre des objets de l'assurance, la réassurance.

L'article 342 porte que « l'assureur peut faire réassurer par d'autres les objets qu'il a garantis. » Dans la pratique, en assurances terrestres, de même que dans les assurances maritimes, il est rare de voir l'assureur faire réassurer tout le risque garanti. Il n'en cède qu'une partie à son réassureur lorsque la somme qu'il a couverte excède le plein.

22. Par le mot *plein* on entend la somme que l'assureur garantit ordinairement sur un navire déterminé, soit

50,000 fr. sur un navire qui vaut 100,000 fr. Si l'assureur a pris pour son compte les 100,000 fr. et qu'il en cède après le contrat 50,000 à un second assureur, voilà ce qui constitue la réassurance partielle.

23. Nous démontrerons, dans le cours de l'examen du contrat d'assurance maritime, que l'assuré ne doit pas se rendre coupable de réticence ; de même le réassuré doit faire des déclarations exactes à son réassureur. Ainsi, notamment, il est obligé de faire connaître au réassureur les bruits même vagues qu'il connaît à l'époque du contrat sur la perte du navire assuré (1).

24. Si l'assureur peut faire réassurer par d'autres les objets pris en risque, il ne pourrait faire avec l'assuré un traité de ce genre, puisque ce serait la résiliation du contrat primitif.

25. On a agité la question de savoir si l'assureur qui se fait réassurer doit déduire la prime qui lui a été payée du montant de l'assurance. Si l'on se reporte à l'article 342 du Code de commerce, on est enclin à décider que l'assureur n'est pas obligé à faire cette déduction. Cette opinion est néanmoins vivement controversée (2).

26. Lorsqu'il existe un contrat de réassurance de la

(1) Aix, 8 octobre, D. A., 2-63.

(2) Voy. dans le sens de la déduction de la prime, Valin, sur l'article 20 de l'*Ordonnance* ; Pothier, n° 35 ; Boulay-Paty, t. I, p. 256 ; *contrà*, Emérigon, t. I, chap. VIII, sect. 14 ; Roccus, *de assec.*, note 12 ; Casaregis, *Disc.* 1, n° 67 ; Delvincourt, t. II, p. 350 ; Dageville, t. II, p. 167.

part de l'assureur, l'assuré n'a point action directe contre le second assureur en cas d'insolvabilité du premier, il ne peut, par suite, avoir de privilége sur le montant de la réassurance (1). L'article 342 du Code de commerce indique

(1) Emérigon, t. I, chap. VIII, sect. 18. Arrêt de Paris du 7 mai 1856. Cet arrêt a été rendu en matière d'assurances terrestres et par confirmation de deux jugements du tribunal de commerce de la Seine ; voici le texte de l'un d'eux :

« Le Tribunal,

« Attendu que, suivant police en date du 24 mars 1846, la Société Malen et C° s'est fait assurer contre l'incendie par la Compagnie *le Palladium ;* que, dans ce contrat, la responsabilité du *Palladium* était seule engagée, et qu'aucune stipulation de réassurance n'a été faite entre les parties ;

« Attendu que, le 22 mai 1849, *le Palladium* a fait réassurer une partie de ses risques par deux Compagnies d'assurances de Trieste, et, moyennant une prime convenue, a reporté sur elles la responsabilité de ses engagements ;

« Attendu que ce contrat facultatif de la part du *Palladium*, distinct et indépendant de celui passé par lui avec la Société Malen, n'a modifié en rien la situation de cette Compagnie à son égard ;

« Qu'il ne comporte aucune novation ni substitution de personnes et n'a entraîné aucune relation légale entre l'assuré primitif et le réassureur restés complétement étrangers l'un à l'autre ;

« Que l'état de faillite dans lequel est tombé *le Palladium* postérieurement à ces contrats ne peut porter atteinte à ces principes constants en matière de réassurance ;

« Attendu que la Société Malen, qui a traité seulement avec *le Palladium*, ne doit avoir de droits que contre lui ; que l'action contre les Compagnies de Trieste est pour la faillite un droit acquis par son traité et par le payement de la prime convenue, et qu'admettre la prétention du liquidateur Malen et C° serait créer, sans

aussi cette solution comme étant la seule logique. Suivant cet article, en effet, la prime peut être tout autre dans les deux contrats ; d'un autre côté, les conditions de la réassurance diffèrent le plus souvent de celles de l'assurance : il y a donc un contrat tout nouveau. Mais l'assureur peut convenir que le réassureur paiera en son acquit au premier assuré. Si ce dernier accepte, il y a novation.

27. Dans les assurances terrestres, l'assuré fait garantir la solvabilité de l'assureur par une reprise d'assurance. Ce genre de contrat, qui n'est autre que l'assurance de solvabilité, pourra exister dans l'assurance maritime. L'ordonnance de 1681 autorisait l'assurance de solvabilité, et notre Code de commerce, quoiqu'il n'en fasse pas mention, ne l'a pas interdite même implicitement.

28. Dans le cas où l'assuré fait garantir la solvabilité de l'assureur, le second débiteur ne peut dire qu'il est simplement la caution du premier, et, par suite, opposer le bénéfice de discussion. Telle est l'opinion d'Émérigon (t. I, chap. VIII, section 15), opinion que ne partagent ni Pothier (n° 33) ni Valin (sur l'art. 20) ; mais on doit répondre à ces deux derniers auteurs que chacun des assureurs est lié par une stipulation particulière ; qu'ainsi ils demeurent

---

cause à son égard, un privilége en désaccord avec le principe d'égalité qui doit régner entre tous les créanciers d'une faillite ayant traité dans des conditions identiques ;

« Par ces motifs,

« Déclare le liquidateur Malen et Ce mal fondé dans sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens. »

nécessairement étrangers l'un à l'autre, *res inter alios acta;* qu'en conséquence le second assureur est tenu directement par un contrat principal. Il suffit donc au réassuré, pour avoir le droit d'exercer le recours stipulé dans le nouveau contrat, de justifier au réassureur d'un commandement fait au premier assureur, et resté sans effet; l'assureur de solvabilité doit alors payer, sauf à lui à poursuivre le premier assureur à ses risques et périls pour se faire indemniser des dommages qu'il a payés.

29. L'assuré a le droit non-seulement de faire garantir par un second assureur la solvabilité du premier, mais il a la faculté de souscrire un nouveau contrat qui lui garantit en cas de sinistre le remboursement de la prime; la prime des primes est de même l'objet de l'assurance par un troisième assureur (1).

Voici un exemple :

Je me fais assurer par Pierre 100,000 fr. à 10 pour 100, soit 10,000 fr. de prime.

En cas de perte, je ne recevrai que 90,000 fr., puisque j'ai dépensé 10,000 fr. pour l'assurance.

Afin de réparer cette perte, je traite avec un second assureur, qui m'assure la prime de 10,000 fr. au taux de 10 pour 100, soit 1,000 fr. pour une nouvelle prime.

Je fais garantir par un troisième assureur cette nouvelle prime de 1,000 fr. à 10 pour 100, soit 100 fr. pour une

(1) Cette assurance est usitée en temps de guerre à cause du taux élevé de la prime.

Voy. Pardessus, t. III, n° 790, p. 317.

nouvelle prime encore ; enfin, je me fais garantir ces 100 fr. pour 10 pour 100, et ainsi de suite à l'infini.

Par ce moyen, en cas de sinistre, je me trouverai couvert de toute la perte; mais si les objets arrivent à bon port, j'aurai payé, il est vrai, une prime plus forte que 10,000 francs.

« C'est précisément, dit M. Pardessus, *loco citato*, la justification de cette opération, laquelle paraît, au premier coup d'œil, opposée à l'essence du contrat d'assurance ; car, la prime étant le prix du péril dont l'assureur se charge, et ne se trouvant ni embarquée ni exposée au danger de la navigation, on se demande naturellement comment elle peut elle-même être la matière d'une assurance ! Mais cette prime est une mise hors, faite pour l'expédition ; c'est par l'effet des chances maritimes qu'elle sera perdue pour l'assuré ; son résultat est de donner plus de valeur aux choses assurées ; car, si Pierre voulait vendre sa cargaison assurée, il en obtiendrait un prix plus élevé que si elle ne l'était pas. Rien, dans l'opération que nous venons d'exposer, n'est donc contraire aux principes expliqués précédemment. »

30. La prime et la prime des primes peuvent-elles être assurées par l'assureur du capital ? Si cette espèce d'assurance résulte d'un contrat distinct, elle est valide. On a prétendu cependant avoir le droit de critiquer cette opération si elle avait lieu avec l'assuré, parce que la convention d'assurance doit être intéressée, qu'ainsi, puisque l'assureur peut être obligé à rembourser la prime, le contrat devient alors de pure bienfaisance.

M. Pardessus (t. III, n° 790) répond encore avec raison

que, dès que l'assuré pourrait faire licitement la convention de réassurance avec toute autre personne que l'assureur du capital, rien ne s'oppose à ce qu'il la stipule avec son assureur; que s'il est vrai, d'autre part, que l'assuré pourra recevoir toute la valeur mise en risque sans payer une prime, il déboursera aussi une prime plus forte en cas d'heureuse arrivée. Le contrat aléatoire subsistera donc toujours, modifié, il est vrai, dans sa forme, mais non dans son essence.

31. Encore bien que l'assurance de la prime ne se présume point et qu'elle doive être formulée expressément par la convention, elle est censée stipulée lorsque la prime n'est payable seulement qu'en cas d'heureuse arrivée.

Ces expressions que l'on rencontre quelquefois dans les contrats d'assurance maritime :

Nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime, et la prime de la prime, renferment l'assurance tant du capital entier que de la prime et de toutes primes de primes (1).

---

(1) Valin, sur l'art. 20; Pardessus, t. III, n° 790;

CHAPITRE V.

DES RISQUES.

§ 1. — DE L'ARRÊT DE PRINCE.

Sommaire.

32. Observations sur les diverses clauses des polices ; l'arrêt de prince doit être exclusif de toute faute ;
33. La retenue d'un navire par suite de conventions diplomatiques est assimilée à l'arrêt de prince ;
34. L'interdiction du commerce n'a pas les effets de l'arrêt de prince autorisant le délaissement ;
35. L'assuré doit faire toutes diligences pour recouvrer les objets arrêtés ;
36. La mainlevée de l'arrêt n'est pas un obstacle à l'action en avarie ;
37. Quand le navire peut-il être délaissé ? Lorsque les marchandises sont chargées, elles peuvent être délaissées après arrêt de prince ;
38. L'assuré qui a reçu un prix pour le navire arrêté a le droit d'actionner l'assureur pour la différence entre ce prix et le montant de l'assurance ;
39. L'arrêt par un gouvernement de fait est considéré comme un arrêt de prince.

32. Après avoir examiné quel est l'objet de l'assurance, comment il peut être assuré ou réassuré, nous exposons la nature des risques contre lesquels garantit l'assureur.

En abordant la matière des risques en général, nous devons encore placer ici une observation que nous faisions aussi plus haut.

La convention des parties déroge le plus souvent à la loi. Cette convention essentiellement mobile et fruit de l'expérience est aujourd'hui ce qu'elle n'était pas hier ; la suivre dans tous ses détails, d'après la formule des différentes places, *Paris*, *Bordeaux*, *Marseille*, *Havre*, *Nantes*,

Rouen, *Dunkerque*, etc., etc., ce serait s'exposer à n'être plus dans le vrai demain. Il est donc plus utile d'étudier principalement la loi, de l'apprécier dans l'interprétation qu'elle a reçue. C'est autour d'elle que gravitent toutes les clauses des polices, et c'est d'elle aussi, quelles que soient leurs variétés, qu'elles reçoivent leur lumière.

Cependant nous mentionnerons la jurisprudence soulevée par certaines clauses de contrats et nous l'étudierons plus particulièrement, en traitant du délaissement et de l'action d'avarie (1).

Nous dirons encore que les risques spécifiés par le Code n'ont rien de sacramentel dans leur ordre ; nous les rangeons donc dans notre travail suivant un autre ordre, mais en rapprochant les risques de même nature.

L'assureur n'est pas responsable de l'arrêt de prince (2),

(1) Nous n'esquissons en ce moment que les assurances maritimes, mais celles-ci se lient essentiellement au droit commercial maritime dont nous parlerons ultérieurement en traitant du capitaine, du fret, des chartes parties, etc., etc.

(2) Le délaissement pour arrêt de prince est soumis aux délais de l'article 387 du Code de comm., sauf convention contraire, ainsi :

« En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique ; — Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. — Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi

si le capitaine en a été la cause en violant un blocus, par exemple (1).

Lorsque, sans faute du capitaine, l'arrêt de prince a lieu, il est donc à la charge des assureurs : tel est le cas où un navire est saisi en pleine mer et est conduit dans un autre port, avec le dessein de la part du saisissant de se l'approprier. Mais l'arrêt de prince n'est pas à la charge de l'assureur s'il est causé par baraterie de patron, à moins que ce dernier risque ne soit garanti (2). Ainsi, pour citer un exemple autre que celui ci-dessus, lorsque le capitaine refuse la visite du navire, et que ce refus constitue une faute occasionnant des dommages, l'assureur, qui n'aurait pas assuré contre la baratérie de patron, n'en répondrait pas.

33. La convention diplomatique qui autorise l'une des deux puissances à retenir, pour les besoins publics, les denrées ou marchandises entrant dans le port, doit être assimilée à l'arrêt de puissance, et la perte est mise, par conséquent, à la charge de l'assureur (3).

34. L'interdiction de commerce ne peut, dans le silence de la loi, être assimilée à l'arrêt de prince; elle ne donne donc lieu à l'action en délaissement qu'autant que la perte

---

pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. (C. comm., art. 387.) »

(1) Cass., 2 août 1827, S. V., 28-1-62; Dageville, 3-564-569.

(2) Pardessus, t. III, n° 866.

(3) Tribunal de comm. de Marseille, 18 octobre 1821; *Journal de Marseille*, 5-2-73.

éprouvée dépasse les trois quarts. L'action d'avarie est ouverte, à défaut de cette perte (1). Cependant diverses nuances de fait ont motivé dans ce cas l'action absolue en délaissement, et nous en parlerons *infrà* (2).

35. Dans le cas d'arrêt, l'assuré doit faire toutes diligences pour parvenir au recouvrement des effets arrêtés, mais sans préjudice des dispositions contenues en l'art. 387 du Code de commerce déjà cité.

36. La mainlevée de l'arrêt n'empêche pas l'assuré d'exercer contre l'assureur l'action d'avarie, s'il y a lieu. (Argument de l'article 388 du Code de commerce.)

37. Le navire ne peut être délaissé pour cause d'arrêt de puissance avant le *commencement du voyage* assuré ; le voyage assuré commençant pour les marchandises dès qu'elles sont chargées, celles-ci peuvent être délaissées après chargement si l'arrêt de puissance survient (3).

38. Lorsque, par suite d'arrêt de prince ami, le prix de la cargaison retenue pour les besoins du pays est payé, l'assuré ne peut faire le délaissement, il n'a plus que l'action d'avarie pour demander à l'assureur la différence existant entre le prix qu'il a reçu et la somme assurée augmentée du fret et autres dépenses accessoires (4).

---

(1) Dageville, 3-572 ; voy. aussi t. III, 245 ; et art. 276 C. de comm.

(2) Voy. aussi ce que nous disons *infrà*, sur la dépréciation morale des marchandises.

(3) Emérigon, t. I, chap. XII, sect. 30, § 6 ; Delvincourt, 2-882 ; Dageville, 3-382.

(4) 22 février 1822, trib. de comm. de Marseille, B. A., 2-32.

39. L'arrêt par ordre de puissance comprend celui qui est prononcé par le gouvernement de fait d'une colonie qui lutte contre la métropole.

§ 2. — DU PILLAGE.

Sommaire.

40. Il faut distinguer quand le pillage a lieu sur marchandises débarquées ou non débarquées par suite de fortune de mer ;
41. Le vol à main armée en pleine mer est à la charge de l'assureur.

40. Le pillage des marchandises débarquées n'est pas un risque maritime, mais le pillage qui a lieu sur les effets jetés par les flots sur le rivage est à la charge de l'assureur ; c'est là la conséquence directe d'une fortune de mer (1).

41. Le vol en mer n'est point à la charge de l'assureur, s'il n'a pas lieu à main armée. Ainsi, la Cour de Bordeaux, par arrêt du 6 décembre 1838 (*Mémorial de jurisprudence de Bordeaux*, t. VI, p. 216), a jugé que le vol à bord pendant le naufrage, et sous prétexte de porter secours, était une fortune de mer dont l'assuré devait être rendu indemne par l'assureur, lorsqu'il était d'ailleurs constant que l'équipage avait fait tous ses efforts pour repousser les pillards. L'assurance contre la baraterie de patron et sans réserve garantit l'assuré contre le vol imputable à la négligence.

(1) Pothier, n° 55 ; Merlin, *Répertoire*, v° *Police*, première partie, n° 16.

§ 3. — DU RISQUE DE GUERRE.

Sommaire.

42. L'assurance à tous risques de guerre comprend-elle la détérioration, soit matérielle, soit morale, des marchandises qui reviennent au port d'embarquement?
43. Le cas de piraterie ne doit pas être confondu avec le risque de guerre; appréciation des cas de guerre par les tribunaux;

42. Les risques de déclaration de guerre ou de représailles non exceptés par la police sont avec toutes leurs conséquences à la charge de l'assureur, que les actes d'hostilité soient légitimes ou non (1).

Suivant la Cour de Paris (à la date du 7 mai 1839, S. V, 39-2-273), l'assureur est obligé d'indemniser l'assuré du paiement du fret acquitté, de la dépréciation soufferte par les marchandises par suite du retour du navire, bien qu'il n'y ait point eu d'avaries souffertes. Il n'y a pas, en effet, à établir une distinction entre les diverses espèces de perte qui ont lieu par risque de guerre; cependant il a été décidé aussi que le contrat d'assurances qui prévoit le cas de guerre, sans couvrir spécialement la dépréciation morale des marchandises, ne s'étend pas à cette dépréciation que les marchandises éprouvent en rentrant au port du départ par suite de blocus (2). Il en serait autrement si l'assurance était stipulée contre *tous risques de guerre.*

(1) Pothier, n° 84; Favard, v° *Assurances*, 3, 1.

(2) Paris, 23 novembre 1839, D. P., 40-2-228; voy. aussi Paris, 25 novembre 1819; Grün et Joliat, *Journal des Assurances*, t. VI,

Ainsi, comme on le voit, la solution de la question dépend des termes de la convention (1).

13. La jurisprudence distingue encore avec soin le cas de piraterie de celui de guerre; on comprend que cette distinction peut avoir de l'importance lorsque l'assureur

---

p. 294. — Voici le texte de cet arrêt important, qui n'est que la confirmation d'une sentence arbitrale du 20 décembre 1838 :

« Attendu qu'en droit l'assuré n'a d'autre moyen de faire fixer les indemnités qu'il réclame que la voie du délaissement ou celle du règlement d'avaries ;

« Que la première n'étant pas ouverte aux sieurs Cardozo et Séchés, ils doivent se borner à réclamer la valeur des avaries qu'ont pu subir les marchandises assurées, mais que la loi trace en ce cas des règles dont il n'est point permis de s'écarter ;

« Que la dépréciation morale qu'éprouvent des marchandises qui n'ont pu parvenir au lieu de leur destination, et qui sont revenues au lieu de départ, n'est pas classée au nombre des avaries grosses ou communes, simples ou particulières ;

« Qu'on peut seulement attribuer ce caractère aux dépenses extraordinaires occasionnées par les marchandises jusqu'au jour où le propriétaire en est remis en possession, et peut légalement en jouir ;

« Le tribunal condamne seulement les assureurs à rembourser 1° 895 fr. pour perte à la réalisation de trois balles de marchandises avariées et vendues au Havre; 2° 112 fr. 55 cent., montant de frais extraordinaires occasionnés par le retour forcé de la marchandise. »

(1) Mais les risques de guerre couverts par une police d'assurance maritime avec droit de relèvement pour un port quelconque, dans le cas où le navire assuré ne pourrait entrer dans le lieu de sa destination, cessent entièrement pour l'assureur dès l'instant où le navire a volontairement mouillé dans un port, alors même qu'il n'a pu ou voulu y décharger ses marchandises (14 janvier 1839, Tribunal

s'est affranchi de l'un ou de l'autre risque. Ainsi, le fait par des colons en révolte contre la métropole de s'emparer d'un chargement comme appartenant à un sujet de la métropole étant déclaré une prise par suite de guerre et non un acte de piraterie, l'assureur ne répond pas de cet événement s'il est affranchi des risques de piraterie (1).

L'appréciation des cas de guerre ou de piraterie appartient du reste à la décision souveraine des tribunaux.

On a donc pu juger que si la perte d'un navire a été causée par une tempête, elle peut cependant être attribuée à un fait de guerre, lorsque le navire n'a péri que parce qu'un port

---

de commerce de la Seine; *Droit. Journal des Tribunaux*, n° 16, 16 janvier 1839).

Le jugement précité est ainsi conçu :

« Attendu que par police verbale du 10 avril 1828, la Chambre d'assurances maritimes a assuré au sieur Perinau un chargement de marchandises destiné pour la Vera-Cruz, et parti du Havre sur le navire français *le Casimir*, capitaine Lecomte;

« Attendu que le 30 mai 1838, par un avenant verbal à ladite police, il a été convenu que l'assurance comprendrait le risque de guerre avec droit de relèvement, soit pour la Nouvelle-Orléans ou tout autre port, pour le cas où le navire ne pourrait entrer à la Vera-Cruz;

« Attendu qu'il est constaté que, le 13 juin, le capitaine Lecomte n'ayant pu entrer à la Vera-Cruz a relevé pour la Havane, où il a mouillé le 6 juillet suivant;

« Attendu qu'en ce moment les risques couverts par la Compagnie ont cessé puisque la faculté de relèvement accordée par l'avenant avait été accomplie : par ces motifs, etc. »

(1) Dageville, 3-266; 19 janvier 1824, trib. de comm. de Marseille; cass., req., 6 avril 1831.

lui avait été fermé dans le voisinage des lieux où il se trouvait.

Il n'est pas sans intérêt de faire connaître comment, sur ce point, le Tribunal de commerce de Rouen soutient sa doctrine, qui a été consacrée par la Cour d'appel (2 avril 1856) :

« Attendu que par la police en date du 23 novembre 1853, enregistrée à Rouen, le 13 février dernier, la Compagnie d'Assurances générales a assuré au sieur Houllebrèque une somme de 16,000 fr. sur corps et quille du navire *l'Iris*, capitaine Joignant, pour douze mois de navigation ; — Attendu qu'à la date du 20 mars 1854, les sieurs Pastré frères, agissant au nom et pour le compte de l'administration de la guerre, ont passé, à Marseille, avec le capitaine Joignant, un contrat d'affrétement du navire *l'Iris ;*

« Attendu que le 14 novembre 1854, le capitaine Joignant partit avec son navire de la baie de Kamiesch pour se rendre, d'après les ordres de l'autorité militaire, à Varna. — Quelques heures après son départ, il fut assailli par une tempête furieuse; après avoir fait de grands efforts pour lutter contre la foudre et le vent, avoir cassé sa grande vergue, perdu son grand hunier et sa brigantine, le capitaine se vit, à quatre heures du soir, obligé de mouiller sur trois ancres avec câbles à chaînes près de plusieurs navires, qui se trouvaient dans la baie de Sébastopol; s'étant aperçu que par l'état de la mer le navire chassait sur ses ancres, il fut résolu pour le salut commun, et après en avoir délibéré avec son équipage, qu'un canot serait mis à la mer, ce qui eut lieu, et tout l'équipage sauta dedans, gagna la frégate *le Descartes*, mouillée dans la baie sous le

vent à eux; — Dans la nuit *l'Iris* s'est échoué sous le fort du Nord qui défend Sébastopol, et le lendemain il fut brûlé par les Russes.

« Attendu que le sieur Houllebrèque a signifié à la Compagnie d'assurances générales maritimes, le 27 décembre 1854, que, le navire *l'Iris* étant totalement perdu, il en a fait l'abandon et réclame en échange le paiement de la somme de 16,000 fr. assurée sur corps et quille dudit vaisseau; — Attendu que la Compagnie, invitée à s'exécuter, s'y est refusée, *prétendant faire reporter à un cas de guerre, qu'elle n'a pas assuré, la perte de l'Iris;* — Attendu que, sur ce refus, le sieur Houllebrèque, tout en soutenant que son navire a péri par un cas de mer, a appelé les sieurs Pastré frères pour entendre dire qu'ils seront responsables du fait contradictoirement reconnu, et condamnés à payer la somme de 16,000 fr., dont la Compagnie d'assurances serait affranchie s'il venait à être jugé que la perte du navire a été causée par le fait de la guerre;

« Attendu que les sieurs Pastré frères opposent à l'action du sieur Houllebrèque une exception d'incompétence a raison de la matière. — Sur cette question : — Attendu que les sieurs Pastré frères ont agi d'ordre et pour le compte de l'administration de la guerre, en signant la charte-partie pour l'affrétement du navire *l'Iris;* qu'il est vrai que l'article 7 du contrat de nolissement dispose que les risques de capture et avaries résultant des hostilités seront pour le compte de l'administration; — Attendu que, d'après le décret du 11 juin 1806, c'est devant le conseil d'Etat que doivent être portées toutes demandes et contestations rela-

tives soit aux marchés passés avec les ministres, avec l'intendant de la maison de l'Empereur ou en leur nom, comme dans l'espèce ; d'où il suit que le tribunal de commerce est incompétent à raison de la matière ; — Par ces motifs le tribunal se déclare incompétent à raison de la matière, au sujet de l'action intentée par le sieur Houllebrèque aux sieurs Pastré frères, ès-noms qu'ils agissent ; en conséquence renvoie les parties devant les juges qui doivent en connaître, retient la cause d'entre la Compagnie d'assurances générales maritimes et le sieur Houllebrèque, et condamne ce dernier aux dépens envers Pastré frères. »

« Attendu que l'article 2 de la police d'assurance souscrite par le sieur Houllebrèque, le 23 novembre 1853 dispose : « que les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse ; » — Attendu qu'il n'est intervenu entre les parties aucune convention à ce sujet ; d'où il suit que la Compagnie n'est responsable que des événements survenus par la fortune de mer. — Attendu qu'il y a lieu d'examiner en fait si la destruction du navire est arrivée par suite de la tempête, ou si, malgré elle, il eût été possible de le sauver si, par le fait de la guerre, le port de Sébastopol ne lui eût été fermé, ou bien encore si, sans la crainte d'une captivité certaine, il eût été possible d'échouer sur la plage avec l'espérance de renflouer le navire ultérieurement ;

« Attendu qu'il résulte du rapport du capitaine que c'est le 14 novembre, vers quatre heures du soir, que l'équipage a abandonné le navire ; que ce ne fut que dans la nuit que le brick dérada et échoua sous les forts du nord de Sébas-

topol, où il fut détruit par les Russes; — Attendu qu'à l'instant où l'équipage a abandonné le navire au péril de la vie, il n'a été mû que par la crainte bien naturelle d'être fait prisonnier; à ce moment il n'y avait pas péril imminent, puisque l'échouement n'a eu lieu que plusieurs heures après l'abandon; qu'il est possible que cet échouement eût pu être retardé si le navire eût manœuvré, que, l'échouement eût-il été forcé, il eût été peut-être possible de renflouer le navire; enfin que, sans le fait de guerre, il eût trouvé un port de refuge où il serait infailliblement entré, le vent l'y poussant et le navire ne faisant pas d'eau et n'étant désemparé ni de son gouvernail ni de ses principales manœuvres; que ceci posé, il en résulte que l'abandon du navire par son équipage n'a eu lieu que pour éviter les risques de capture créés par l'état de guerre; que c'est par suite de cet état de choses que le navire, au lieu d'être secouru après son échouement, a été pillé et livré aux flammes;

« Attendu que les risques de capture et d'avaries résultant des hostilités n'ont pas été couverts par la Compagnie d'assurances et restent à la charge de qui de droit;

« Attendu que la Compagnie reconnaît que la perte de la grande vergue, du grand hunier et de la brigantine, arrivée pendant la tempête et avant l'abandon du navire, est un risque maritime couvert par la police et dont elle offre d'indemniser l'assuré;

« Juge suffisantes les offres de la Compagnie d'Assurances générales maritimes de rembourser au sieur Houllebrèque la valeur de la grande vergue, du grand hunier et de la brigantine du brick *l'Iris* perdu par la fortune de mer; dit

et juge que la perte dudit navire a eu lieu par le fait de la guerre. En conséquence délie la Compagnie d'Assurances générales maritimes de l'action que lui a intentée le sieur Houllebrèque. »

Cet arrêt, comme on le voit, a une grande importance, il renferme le risque dans ses véritables limites. La Cour de cassation, par arrêt du 10 février 1857, a cependant admis le pourvoi du sieur Houllebrèque.

§ 4. — DE LA PRISE.

Sommaire.

44. La prise ne doit pas être imputable à la faute du capitaine; le seul fait de la prise autorise le délaissement; *quid*, dans le cas de stipulation d'escorte; navire soumis à un conseil de prises; le navire repris par l'équipage ou racheté peut-il être délaissé? Opinion d'Émérigon; lorsque le navire pris a été relâché et que le délaissement a été signifié antérieurement, celui-ci est irrévocable;
45. L'assuré dont le navire a été pris doit en donner avis à l'assureur;
46. L'assureur est obligé de notifier à l'assuré qu'il accepte la composition pour le rachat; délais; le délaissement saisit les assureurs envers les tiers; l'assureur a-t-il le droit de contester les conditions du rachat?
47. Preuve de la prise; lettre du capitaine; condamnation par provision des assureurs;
48. On doit distinguer la prise de l'arrêt de prince.

44. La prise (1) d'un navire, lorsqu'elle ne peut être imputée à la faute du capitaine, est à la charge de l'assureur; peu importe que cette prise ait lieu par les ennemis,

(1) La prise faisant naître la présomption de perte totale suffit pour autoriser le délaissement. Nous dirons cependant bientôt quelle

les alliés ou les neutres, qu'elle soit juste ou injuste, suivie ou non de jugement (1), il suffit qu'elle soit garantie.

Pothier, n° 54, soutient que l'admission à prouver que le capitaine aurait pu éviter la prise ne serait pas admise; cependant il nous semble juste d'autoriser l'assureur à prouver la faute du capitaine, à démontrer, par exemple, que ce dernier n'a pas évité, comme il le devait, la prise, ou n'a point fait résistance si le navire était armé.

Si le navire assuré avec clause d'escorte n'a pu rejoindre assez tôt le convoi, après avoir été séparé par un événement de force majeure et qu'il ait été pris, c'est là un risque à la charge des assureurs.

Il y a prise, dans le sens de la loi, et par conséquent lieu

---

devrait être la condition de l'assureur lorsque le navire peut être repris ou racheté.

« L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. — S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. — S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. — Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition. » (C. de comm., 396.)

(1) Valin, sur l'art. 26 de l'*Ordonnance* de 1681; Locré, sur l'article 350 du C. de comm.; Boulay-Paty, t. III, p. 24; Dageville, 3-265.

à l'abandon des facultés assurées lorsqu'un navire a été détenu par une puissance quelconque et soumis à un conseil de prises. Encore bien que le navire ait été relâché après la décision du conseil, le fait de prise n'existe pas moins et donne lieu au délaissement (1). En cas de prise encore, l'assuré peut faire le délaissement, bien que le navire soit repris plus tard ou racheté : telle est l'opinion générale des auteurs. Au contraire, Émérigon (t. I, chap. XII, sect. 18, § 4) pense que si le navire est repris, par un moyen quelconque, il n'y a lieu qu'à l'action d'avarie. Delvincourt (t. II, p. 403) et Pardessus (t. III, 838) enseignent qu'il faut suivre l'opinion d'Émérigon, mais lorsque l'assuré a été remis en possession du navire avant la signification de délaissement, parce qu'alors il n'y a pas eu transmission à l'assureur de la chose délaissée et dessaisissement de l'assuré (2).

« Dès le moment de la prise (dit Emérigon, t. I, p. 438), l'action d'abandon est-elle ouverte?

Si je n'étais pas arrêté par la jurisprudence actuelle, je serais peut-être tenté d'assimiler la prise à l'échouement simple, et de dire, sauf certaines modifications, que, si le navire pris recouvre sa liberté, soit par rachat, soit *par les forces de l'équipage*, soit par recousse, soit par un jugement qui le relâche, soit enfin par quelque autre événement qui

---

(1) 19 août 1823, tribunal de comm. Marseille; *Journal de Marseille*, 4-1-279.

(2) Valin, sur l'art. 46; Pothier, n° 118; Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 218; Dageville, t. III, p. 359; C. de comm. 385.

le ramène au pouvoir de ses anciens maîtres, il n'y a pas lieu à l'action de délaissement, attendu qu'il n'y a point *perte entière*, et que rien n'empêche de pourvoir à l'intérêt des assurés par le moyen de l'action d'avarie.

J'invoquerais la loi 71. *ff de verb.*, *signif.*, qui dit que *capere cum effectu accipitur*, et la loi 164, *ff eod*, qui dit que *habere*, *sicut pervenisse*, *cum effectu accipiendum est*.

J'ajouterais, avec divers docteurs, que ce qui est promptement rétabli dans son premier état est présumé y avoir toujours été. (Targa, *cap.* 54, *pag.* 238.)

Je me fonderais sur la doctrine de Roccus, *not.* 34 et 66; de Casaregis, *disc.* 17, et autres, qui soutiennent qu'en pareils cas, les assureurs ne sont obligés à payer rien de plus que le dommage réellement souffert.

Mais notre jurisprudence est contraire. On l'établit sur la lettre de l'art. 46, *des assurances*, duquel on infère que, dès que le navire est pris, l'action de délaissement est ouverte; et cette jurisprudence est conforme à la doctrine de Valin et de Pothier. »

A notre avis, l'opinion d'Emérigon nous paraît la plus conforme à l'équité; lorsqu'en effet l'assureur garantit un risque, il faut que le risque se traduise en sinistre et qu'il ait causé un dommage; lorsque ce dommage n'existe pas ou se réduit à de très-minces proportions, l'assureur doit profiter des bonnes chances. Il faudra donc donner à l'assuré l'action d'avarie, mais non celle du délaissement (1).

(1) Voy. en effet, par analogie, l'article 389 du Code de commerce.

45. Dans le cas de prise, l'assuré, qui n'a pu en donner avis à l'assureur, peut racheter sans son ordre les objets capturés; mais il doit, aussitôt qu'il le peut, signifier à l'assureur le marché par lui fait pour opérer le rachat (Code de comm. 395).

46. L'assureur peut, en effet, accepter ou refuser la composition que l'assuré a faite pour racheter le navire; mais l'article 396 du Code de commerce lui impose de notifier le choix à l'assuré vingt-quatre heures après la signification de la composition. Quant au délai en raison des distances, on peut exciper de l'article 165 du Code de commerce (1). M. Pardessus (t. III, n° 839) accorde un jour par trois myriamètres. (Code de procédure, 1033.) L'assureur qui accepte la composition faite par l'assuré contribue au paiement du rachat et continue de courir les risques du voyage assuré (Code de comm., 396).

Les assureurs à qui le délaissement a été fait ont le droit de revendiquer les marchandises sur ceux à qui elles auraient été vendues, quand même les acheteurs seraient de bonne foi; car les vendeurs n'ont pu leur transférer une propriété qu'ils n'avaient pas, et qui a passé aux assureurs par le délaissement (2).

La Cour de Caen (7 août 1820) a jugé encore que « les assureurs qui ont payé la perte résultant de la déprédation d'un navire capturé, sont par cela seul subrogés de plein droit à tous les droits de l'ancien propriétaire. Si donc l'an-

(1) Delvincourt, t. II, p. 410.
(2) Aix, 26 août 1807.

cien propriétaire est un Français qui puisse, aux termes de la déclaration de 1638, revendiquer les marchandises capturées, lorsque le capteur ou ses ayant-cause les introduisent en France, les assureurs ont le même droit à l'exercice de l'action en revendication.

Suivant M. Pardessus (t. III, n° 839), l'assureur qui accepte la composition ne peut discuter les conditions stipulées dans la composition du rachat, il ne lui reste que le droit d'agir contre le capteur.

« Par exemple, dit M. Pardessus *loco citato*, Pierre avait, sur le *Saint-Louis,* pour 100,000 francs de marchandises assurées par Paul ; ce chargement est pris, et racheté moyennant 50,000 francs. Si Paul refuse de prendre la contribution pour son compte, Pierre paiera les 50,000 fr. de rachat, demandera à Paul les 100,000 francs assurés, et l'assureur ne pourra rien prétendre dans les choses assurées. Mais Paul prend la composition à son compte ; il rembourse les 50,000 francs de rachat, et l'assurance continue d'avoir son cours. Si les marchandises arrivent à bon port, il n'aura payé que 50,000 francs, au lieu de 100,000 fr. qu'il eût acquittés au cas de délaissement ; mais aussi, s'il y a perte après ce rachat, il faudra qu'il en paie encore le montant, jusqu'à concurrence des 100,000 fr. assurés : c'est le résultat de la chance qu'il a voulu courir. Ce paiement, qui lui serait si onéreux, n'est que l'effet d'un accident postérieur et entièrement étranger à la prise. Le premier contrat avait été en quelque sorte terminé ; un second est intervenu entre les parties, du moment où l'assureur a déclaré qu'il entendait prendre la composition à son profit. »

47. Une lettre du capitaine capturé prouve suffisamment la prise du navire ; elle peut du moins autoriser la condamnation des assureurs (1) par provision.

Si le capitaine n'est pas capturé, l'assuré doit produire le consulat attestant la prise (2).

---

(1) Jugement du tribunal de comm. de Marseille, 1er octobre 1823; *Journal de Marseille*, 3-1-309; voy. aussi jugement du 29 octobre 1823; *Journal de Marseille*, 3-1-177.

(2) Voyez jugement du tribunal de commerce de Marseille du 17 septembre 1827.

Voici, dans un cas analogue, les principes consacrés par un jugement du Tribunal de commerce de Nantes du 3 août 1850 :

« Attendu que les sieurs Meade et Simon, qui avaient fait assurer par Guillon une partie du corps et des dépendances de leur navire, *les Deux-Frères*, pour venir de l'île de la Réunion dans un port de France, apprirent par une lettre du sieur Petit, leur capitaine, en date du 31 janvier, que ce bâtiment, se trouvant la veille sur la rade du Bourbier, avait fait naufrage sur la côte voisine, et que l'équipage avait été sauvé ;

« Attendu qu'après avoir communiqué leur lettre ainsi qu'un journal de la colonie qui faisait connaître le sinistre, à Guillon assureur, Meade et Simon lui en signifièrent le délaissement, et que celui-ci refusa de l'accepter, prétendant que la lettre du capitaine et un article du journal ne pouvaient être considérés comme des pièces justificatives ;

« Attendu que, suivant les conventions verbales faites entre les parties, conformément d'ailleurs à la loi, les assureurs ne sont tenus de payer l'assurance qu'ils ont souscrite que trois mois après la demande de délaissement fondée sur la justification de la perte ;

« Attendu que l'annonce d'un événement de mer faite par le capitaine seul, et le récit qu'en publie un journal qui peut être démenti le lendemain, ne peuvent être admis comme des documents authen-

Dans ce cas, en effet, on ne voit pas que le capitaine soit dans l'imposibilité d'agir.

48. Il faut distinguer avec soin la *prise* de l'*arrêt*.

La prise a lieu par esprit de déprédation, tandis que l'arrêt de prince peut provenir d'un tout autre motif. Ainsi, l'arrêt a lieu lorsque le prince arrête le navire parce qu'il en a besoin pour une opération, ou que le chargement lui

---

tiques, surtout lorsque le capitaine est le propriétaire du navire, et que par plusieurs motifs et principalement celui de son intérêt personnel, il peut dénaturer les faits, les raconter différemment de ce qu'ils se sont passés, les présenter sous un aspect contraire à la vérité et même en citer de faux, si le capitaine était capable de baraterie ; qu'on ne peut pas d'ailleurs être témoin dans sa propre cause ; que le témoignage d'autres personnes doit être produit ;

« Attendu que les assureurs doivent connaître d'une manière claire et précise les événements qui ont causé le naufrage et les diverses circonstances qui l'ont accompagné, si le capitaine a rempli tous ses devoirs, s'il a pris toutes les mesures utiles pour qu'ils soient mis à même d'apprécier ce qui a eu lieu et de juger sciemment s'ils doivent le paiement des sommes qu'ils ont assurées, ou s'ils peuvent le refuser en contestant les faits ou en en opposant d'autres contraires à ceux relatés ;

« Attendu qu'un capitaine, qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul avec une partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et qui se trouveraient avec lui et d'en lever expédition ; que cette formalité doit être remplie le plus tôt possible, c'est-à-dire sans aucun retard, si le navire a fait naufrage dans un lieu où il y a un juge, pouvant recevoir immédiatement les dépositions du capitaine et des hommes formant son équipage ; qu'un délai ne peut être admis que dans le cas où

est nécessaire. Si donc l'assureur n'a garanti que l'arrêt de prince, la prise, dans le sens qui vient d'être expliqué, ne serait pas à sa charge.

« Dans la prise (dit Emérigon, t. I, p. 526), on a pour objet de s'approprier la proie : *Si commette depredatione con appropriarsi il depredato.*

Dans l'arrêt de prince on a dessein, ou de rendre ensuite

---

l'événement s'est passé sur une côte éloignée, où il n'y a pas d'autorité civile; et où le capitaine est, par conséquent, dans l'impossibilité de faire ce rapport ;

« Attendu que la perte des *Deux-Frères* a eu lieu au centre de la commune de Saint-Benoist où il y a un juge de paix ; que le capitaine a dû, par conséquent, aux termes de la loi, comparaître peu de temps après, devant lui, avec son équipage, pour remplir les formalités voulues ; qu'une copie de son rapport a dû lui être délivrée, et qu'il aurait dû la joindre à la lettre qu'il a écrite à Meade et Simon pour leur faire part du naufrage de leur navire ;

« Attendu que le susdit document est réellement l'acte justificatif de la perte que peut exiger Guillon, et qu'on remet toujours aux assureurs, à moins d'*empêchement par force majeure;* que le capitaine Petit en omettant d'en faire l'envoi à ses armateurs, alors qu'il le devait et que cela lui était d'ailleurs si facile dans l'espèce, a causé le retard de l'acceptation de l'abandon que le susdit assureur était en droit de refuser, jusqu'à ce que la justification fût faite ; que le naufrage a eu lieu sur un point où le capitaine pouvait faire à l'autorité compétente les déclarations exigées par la loi, et que, de plus, le capitaine étant intéressé dans la propriété du navire, une lettre de ce dernier ne suffit pas pour établir le naufrage ;

« En conséquence, les trois mois dans lesquels l'assureur doit, aux termes de l'article 382 du Code de commerce, payer l'assurance, ne peuvent courir de la signification d'un délaissement fondé sur de pareils documents. »

libre la chose arrêtée, ou d'en payer la valeur : *Con fine ò di restituire la cosa intrattenuta, ò di pagar il di lui prezzo.*

S'il arrivait que le navire arrêté ne fût ni rendu libre ni payé, l'accident n'en serait pas moins un arrêt, parce que le caractère de toute chose dépend de la fin, du moins apparente, pour laquelle elle avait été opérée : *Regolandosi ogni cosa secondo il fine, per quale si opera almen apparentemente.* (Targa, *cap.* 66, *pag.* 283.)

Pothier, nº 56, dit que l'arrêt diffère de la prise en ce que la prise se fait en *pleine mer*, au lieu que l'arrêt se fait dans le port ou rade où le vaisseau se trouve.

Il a raison, si le vaisseau est arrêté en *pleine mer*, et dans un esprit de déprédation totale ou partielle ; mais autre chose serait si, pour cause de nécessité publique, et sans aucun esprit de déprédation, le navire était arrêté dans les mers adjacentes d'un prince ami. »

§ 5. — DU NAUFRAGE.

Sommaire.

49. Signification de l'expression naufrage ;
50. Délaissement admis par les assureurs pour la perte des trois quarts seulement des facultés ;
51. Le naufrage légal du navire peut avoir effet alors même que le navire a pu être ramené dans le port ;
52. Le naufrage est réputé fatal ;
53. Le naufrage peut être prouvé en dehors des preuves indiquées par la loi ;
54. Valeur et nécessité du rapport du capitaine.

49. La déclaration du 15 juin 1735 a défini ce qu'on entend par naufrage : c'est un sinistre qui abîme entière-

ment le navire dans la mer ; le naufrage est alors absolu, tandis qu'il existe un autre naufrage qui ne cause que l'échouement et laisse entrer l'eau dans le navire sans le faire disparaître sous les flots.

50. Le délaissement des facultés pour naufrage peut avoir lieu encore bien que tout ou partie des objets assurés soit recouvré par l'effet du sauvetage (1).

Mais la plupart des polices des Compagnies d'assurances n'admettent le délaissement sur facultés que pour le cas de perte des trois quarts ; cette clause n'a pas mis fin cependant aux diverses appréciations du cas où il pouvait exister ou ne pas exister encore le droit de délaissement.

Voici les termes équivalents de la clause de certaines polices :

« Le délaissement des facultés ne peut être fait que : 1° dans le cas prévu par l'article 394 du Code de commerce ; 2° lorsque les *quantités perdues* ou vendues en cours de voyage atteignent les trois quarts des objets assurés ; 3° quand, indépendamment de tous frais quelconques, les trois quarts de la valeur en état sain sont absorbés par la perte ou la détérioration matérielle.

« Pour les assurances sur corps, si, après un sinistre quelconque, les réparations peuvent être faites, l'assuré est tenu de régler en avaries, à moins que la valeur totale des travaux à faire ne s'élève, d'après les rapports et estimations des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée, *prime de grosse et autres frais non compris.*

---

(1) Pardessus, t. III, n° 840 ; Dageville, 3-360.

« *Il est expressément dérogé à l'article* 369 *et à toutes lois et jurisprudence contraires au plein et entier effet du présent article* (1). »

Les tribunaux ont interprété ces stipulations de différentes manières; ainsi, on a jugé que, « en droit et aux termes de l'article 369 du Code de commerce combiné avec l'article 381 du même Code, l'échouement d'un navire avec bris, le seul fait du naufrage, *navis fractio,* donne lieu au délaissement et constitue le cas de perte totale des marchandises, bien que la perte matérielle ultérieurement constatée soit inférieure aux trois quarts; il doit en être ainsi surtout lorsque, dans l'espèce particulière, a eu lieu le naufrage sur une plage déserte et inhospitalière, c'est-à-dire dans des circonstances qui ne permettaient pas le sauvetage des marchandises (2).

Voici encore comment un jugement du tribunal de commerce du Havre, mais infirmé par la Cour de Rouen (5 mai 1856), parce que la marchandise n'avait pas péri, interprète la clause de perte des trois quarts, au point de vue de la perte légale :

Le tribunal :

« Attendu que, par les pièces produites, le naufrage de

---

(1) La clause des polices actuelles de Paris ne donne pas droit au délaissement, même pour la vente des *facultés* en cours de voyage.

(2) Cass. req., 30 décembre 1850; *Gazette des Tribunaux* des 30 et 31 décembre 1850. *Contrà,* Rouen, 29 décembre 1849; Paris, 24 mai 1853; Bordeaux, 21 mai 1855. (Lehir, *Annales,* 1855, p. 532.)

la *Neustrie* et de son chargement, composé de 600 morceaux de bois d'acajou, est dûment constaté; que l'événement qui avait mis le navire en état de bris total, au point que le bois s'échappait d'en dessous, a eu lieu sur une côte où il n'y avait aucun secours à attendre pour le navire ou la cargaison, et où le capitaine n'avait aucun moyen de conserver, loger et préserver les marchandises; que, dès lors, le chargement, comme le navire, n'étaient plus qu'un sauvetage; qu'il s'agit donc d'une perte totale ayant de fait et légalement dépossédé les assurés des choses assurées, et que leur action en délaissement est fondée, encore bien que la vente publique des marchandises sauvées, ordonnée par M. l'agent consulaire de France à Porto-Plata, ait produit une somme supérieure au quart de la valeur assurée;

« Attendu que l'article 10 de la police, invoqué par les assureurs, en limitant, dans le n° 2 (le seul qui s'applique à l'espèce), la faculté de délaissement au cas où les quantités perdues ou vendues en cours de voyage atteignent les trois quarts de la valeur assurée, ne distingue pas entre la perte *légale* ou la perte *matérielle*, pas plus que ne le faisait le même article 10 des polices antérieures à 1850; que les autres stipulations de cet article, quelles que soient les transformations que les assureurs aient jugé à propos de lui faire subir, paraissent totalement étrangères au cas présent et se rapportent, soit aux avaries des marchandises arrivées à destination, soit aux assurances sur corps;

« Attendu que s'il pouvait exister un doute sur la véritable portée des dispositions de l'article dont il s'agit, ce doute devrait encore être levé contre les assureurs en faveur

de l'assuré, en vertu de l'article 1162 du Code Napoléon, qui veut que la convention s'interprète contre celui qui a contracté l'obligation ; — Attendu que ce principe d'équité est surtout applicable à propos de modifications apportées dans la rédaction des clauses imprimées des polices d'assurances, modifications dont le moindre inconvénient est d'échapper trop facilement à l'attention des contractants (Lehir, *Annales*, 1856, p. 522.) (1). »

Postérieurement au jugement précité, le tribunal de com-

---

(1) Il est généralement admis que lorsqu'il y a eu naufrage ou échouement du navire, les marchandises assurées sont présumées *légalement* perdues pour l'assuré, lors même que, par l'effet du sauvetage, elles auraient été recouvrées sur le lieu du sinistre, et qu'il y a lieu à délaissement dans ce cas. Cette doctrine, consacrée aujourd'hui par une jurisprudence constante, était également admise sous l'ancien droit. « En cas de naufrage, dit Emérigon, au « t. II, p. 187 de son *Traité des assurances*, l'assuré *pourra faire le* « *délaissement*, quoique les effets naufragés soient recouvrés et « quand même ils seraient apportés au lieu de leur destination, *sans* « *que les assureurs puissent refuser l'abandon, en offrant de payer* « *le dommage par forme d'avarie*. » C'est aussi l'opinion de MM. Dageville, C. de comm. expliqué, t. III, p. 369 ; Alauzet, Tr. des assur., t. II, n° 357, et Lemonnier, polic. d'assur., t. II, n° 287. Ce principe semblait reconnu même par l'assureur dans la contestation qui a donné lieu à l'arrêt de Rouen, car la Compagnie générale ne repoussait le délaissement qu'en s'appuyant sur ce que l'article 10 de sa police avait expressément dérogé à l'article 369 du Code de commerce, qui porte en termes généraux, « que le délaissement des objets assurés peut être fait, en cas de *naufrage*, *échouement avec bris*, etc. »

Le tribunal de commerce, aussi, par le jugement dont est appel,

merce de Marseille (14 mai 1856) enseigne presque la même doctrine, en constatant d'abord la perte totale :

« Attendu qu'il est constant, en fait, que le navire *la Mathilde* a fait naufrage sur les côtes d'Hyères, et que ce n'est que par des opérations postérieures qu'il a pu être sauveté plus du quart des facultés sur ce navire par Roux frères d'Héliodore et Taix ; — Attendu que ceux-ci, étant assurés *francs de toutes avaries*, n'avaient en vertu de l'article 18 de la police, droit de faire abandon qu'en cas de perte ou de détérioration matérielle de plus des trois quarts (1) ;

« Attendu que le naufrage des facultés assurées constitue par lui-même une perte, et qu'il donne ouverture au

---

avait appliqué cet article 369 aux faits de la cause, en repoussant l'exception que la Compagnie prétendait tirer de ses statuts.

Mais la Cour, fondant son arrêt sur un motif qui n'avait été ni plaidé ni prévu par les parties, a déclaré le délaissement non admissible, « Attendu que la marchandise n'avait pas péri, et qu'elle était restée intacte et entière à la disposition du chargeur, dans le port même où les expéditions devaient être prises et le paiement des droits de douane effectué. (Note de M. Lehir, 1856, p. 520.) »

Voyez les arrêts indiqués plus haut, Rouen, 29 décembre 1849, Lehir, *Annales*, année 1850, 2-561 ; Paris, 24 mai 1853, année 1854, 2-209.

(1) Dans l'espèce, tel était le texte de la police : « Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans les cas prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, et dans celui où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur de la marchandise arrivée au lieu du reste. »

droit d'abandon; que, dès lors, le naufrage ayant frappé la totalité des marchandises de MM. Roux frères d'Héliodore et Taix, le cas prévu par l'article 18 s'est réalisé; — Attendu que vainement le sieur Bartolazzi voudrait exciper du sauvetage postérieur et entendre le cas de perte prévu dans l'article 18 comme s'appliquant exclusivement à la perte matérielle; — Qu'en effet, la question a été soulevée à Marseille, en 1823, jugée en faveur de l'assuré par Messieurs Thomas, Émérigon et Dessolliers père, arbitres; que leur jugement a été exécuté par les assureurs, et que, depuis 1823, tous les règlements sur facultés, francs de toutes avaries, ont été faits en ce sens par les assureurs eux-mêmes;

« Attendu que les conventions doivent être exécutées d'après l'intention des parties et l'usage des lieux; qu'aucun doute ne peut surgir en l'état des faits rappelés ci-dessus sur l'usage constant à Marseille et sur l'intention commune des parties;

« Par ces motifs, le tribunal, sans s'arrêter à la demande du sieur Bartolazzi, représentant la Compagnie d'assurances *la Caisse maritime*, faisant droit, au contraire, aux fins prises par les sieurs Roux d'Héliodore et Taix, valide le délaissement fait par ces derniers, à *la Caisse maritime*, des facultés chargées à bord du navire *Mathilde*, capitaine Dujardin, par elle assurées, et de cinquante futailles noir animal marquées LD, nos 1 à 55, chargées également à bord dudit navire; condamne, en outre, ladite Compagnie d'assurances la Caisse maritime, en la personne du sieur Bartolazzi, son agent, au paiement, en faveur des sieurs

Roux d'Héliodore et Taix, de la somme de *trois mille huit cents francs*, montant de ladite assurance, déduction faite de l'escompte de 3 pour 100, et ce avec intérêts de droit, contrainte par corps et dépens ; ordonne l'exécution provisoire moyennant caution. » Cet arrêt a été confirmé purement et simplement par la Cour d'Aix, le 20 novembre 1856.

Nous citerons enfin le jugement quoique antérieur du tribunal de commerce de Bordeaux du 18 janvier 1855, infirmé par arrêt du 21 mai 1855. Ce jugement était ainsi motivé :

« Attendu qu'il est constant et reconnu que le navire *l'Amour-de-la-Patrie*, porteur des vins dont il s'agit au procès, a été jeté à la côte en cours de voyage du Passage à Bordeaux ;

« Attendu que les hommes de l'équipage ont péri, sauf un seul ; que la mer a complétement pris possession du bâtiment et de sa cargaison ;

« Attendu que cette circonstance est légalement constitutive d'une perte supérieure, puisqu'elle est entière, aux trois quarts de la valeur des objets assurés ;

« Attendu qu'aux termes, tant du 2e et du 6e paragraphes de l'article 369 du Code de commerce que de l'article 12 lui-même de la police d'assurance, le délaissement des vins chargés sur *l'Amour-de-la-Patrie* peut, dès lors, être effectué par Gautherin à ses assureurs ;

« Attendu que ceux-ci ne sauraient, en effet, opposer au demandeur un sauvetage partiel des épaves de la cargaison, qui n'est intervenu qu'après la consommation du sinistre emportant perte totale, ci-dessus relaté ;

« Attendu que la Cour de cassation l'a ainsi décidé par

arrêt du 29 novembre 1840, et le tribunal par jugement du 29 octobre 1841 (1);

« Attendu que les raisons qui précèdent dispensent d'examiner les autres moyens plaidés dans l'intérêt de Gautherin, etc., etc. »

Le 2 avril 1855, le tribunal persiste dans sa doctrine :

« Attendu qu'il est bien vrai qu'aux termes de l'article 12 de la police d'assurance, le délaissement des facultés ne peut être fait si, indépendamment de tous les frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur; mais attendu que, dans l'espèce, d'après le rapport de mer du capitaine et les constatations qui ont été faites du naufrage dans un but de salut commun, l'équipage a été obligé d'abandonner le navire qui s'est entièrement perdu; que dès lors, la marchandise est censée avoir péri en entier, bien que quelques épaves aient pu être sauvées, puisque la mer en a pris possession; que telle est du reste la jurisprudence de la Cour de cassation, de diverses Cours impériales et celle du présent tribunal, qui s'est déjà plusieurs fois prononcé dans le même sens; qu'il y a donc lieu de valider l'abandon fait par Rambaud fils aux assureurs, etc., etc. (2). »

En nous occupant plus loin du délaissement, nous examinerons de nouveau la clause des polices dont nous venons de parler. Nous rechercherons comment elle doit être appréciée.

---

(1) Voy. Goubeau, 1841, 1-241; *Journal de Bordeaux.*

(2) Voy. aussi Goubeau, 1854, 1-217, *loco citato.*

Ces diverses clauses des polices relatives à la perte des trois quarts pour les facultés ou pour le navire à l'innavigabilité dont nous parlerons bientôt, nous rappellent cette lutte incessante que les assureurs terrestres soutiennent toujours pour s'affranchir du paiement du sinistre, la *prime n'étant pas payée et étant portable et non quérable*.

Mais sur ce point les Cours d'appel et la Cour de cassation n'ont pas dit leur dernier mot, on doit en dire autant pour les clauses que nous venons de rapporter.

51. En dehors de toute convention, il est laissé à l'appréciation du juge de déclarer s'il y a naufrage. Ainsi, la Cour de Bordeaux (31 janvier 1837, *Mémorial de jurisprudence*, 4-1-60) a décidé qu'il y avait naufrage si le vaisseau était abandonné par suite de tempête, encore bien que plus tard il fût retrouvé flottant et ramené dans le port (1).

52. Le naufrage est au surplus réputé *fatal* et est à la charge de l'assureur, à moins que ce dernier ne puisse, pour mettre sa responsabilité à couvert, opposer à l'assuré quelque exception provenant de la faute du capitaine ou de toute autre cause dont il ne garantit pas les effets.

Ainsi, le capitaine est obligé, par des règlements, de prendre en certaines circonstances des pilotes côtiers; si le capitaine n'obéit pas à cette prescription légale, l'assureur ne répond point de la perte, pourvu toutefois qu'il ne se soit pas chargé de la baraterie de patron dont il sera traité bientôt.

---

(1) Nous combinerons bientôt l'espèce avec l'innavigabilité, seul cas principal de délaissement stipulé par certaines polices.



En effet, si ce dernier risque est accepté, l'impéritie même du pilote peut être à la charge de l'assureur, mais le pilote est responsable.

53. L'article 246 du Code de commerce n'est pas rigoureusement applicable à ce point que la preuve du naufrage ne puisse être faite que par les moyens indiqués par la loi (1). Ainsi, lorsque le capitaine n'a pas fait un rapport régulier ou n'a pas tenu un livre de bord en règle, cette infraction à la loi ne peut toujours préjudicier au chargeur (2). Nous reviendrons ultérieurement sur ce point.

54. Pardessus, (t. III, n° 829) enseigne que le rapport du capitaine, sur la perte ou les accidents de mer, fait et vérifié conformément à l'article 242 et suivants du Code de commerce, fait foi au profit de l'assuré contre l'assureur, sauf cependant preuve contraire. On comprend, en effet, que le capitaine étant préposé à la garde de l'objet assuré au milieu d'un élément qui n'a aucun témoin des accidents qu'il occasionne, l'assureur devait avoir le droit de scruter toutes les circonstances du rapport du capitaine pour rechercher s'il présente des présomptions graves, précises et concordantes de vérité. Mais lorsque l'accident maritime a pu être constaté, quel procès-verbal faut-il produire?

Il a été jugé que le délaissement du navire ne peut être fait dans un pays étranger, après naufrage ou échouement,

---

(1) Pardessus, t. III, n° 830; Dageville, 3-499; 31 octobre 1823, tribunal de commerce de Marseille.

(2) Cass. civ., 1er septembre 1813, D. A., 2-30; Pardessus, *loco citato*.

que lorsque son état a été constaté, en l'absence du consul, par l'une des autorités légales du pays :

« Attendu, dit le Tribunal de commerce de la Seine (24 octobre 1853), que le débat se trouve aujourd'hui restreint à la demande de Boys-Peters contre la Compagnie d'assurances mutuelles, les autres Compagnies d'assurances ayant accédé à la demande ;

« En ce qui touche la Compagnie d'assurances mutuelles :

« Attendu qu'aux termes des articles 369 et 389 du Code de commerce, pour que le délaissement puisse être ordonné, il faut, d'une part, que le navire abandonné ait perdu les trois quarts de sa valeur ; que, de l'autre, il ne soit pas susceptible d'être remis en état de navigabilité ;

« Attendu qu'il résulte des débats que *le Jeune-Alphonse* a éprouvé un sinistre à l'île de Mouza ; qu'en l'absence constatée du consul, le capitaine dudit navire s'est contenté de faire dresser un procès-verbal sans expertise du sinistre arrivé ; qu'il ne s'est adressé à aucune autorité légale du pays ; qu'aucun *procès verbal* constatant que le navire avait perdu les trois quarts de sa valeur n'est produit ; que quelques pièces et certificats présentés, tels, par exemple, que ceux approbatifs des comptes de dépenses, sont postérieurs au retour du consul, effectué le 8 mai, sans que ce dernier ait été appelé et soit intervenu en aucune manière aux certificats dont il s'agit ; que les formalités remplies par le capitaine doivent donc être considérées comme insuffisantes pour que le délaissement soit admissible ;

« Attendu, en outre, qu'il est constant que *le Jeune-Alphonse* a été métamorphosé en navire *la Coquette*, naviguant aujourd'hui; qu'on doit en induire qu'il n'était pas dans un état tellement désespéré que l'abandon dût en être fait, et pour que la vente faite par le capitaine, dans un pays sans ressource et par conséquent à vil prix, puisse être approuvée ;

« Et attendu que la Compagnie d'assurances mutuelles fait offre de régler le sinistre en avaries, etc., etc. (1). »

Nous parlerons encore plus loin de la preuve du sinistre.

§ 6. — TEMPÊTE.

Sommaire.

55. Nature du risque de tempête.

55. L'assureur répond des dégâts causés par la tempête, orage qui éclate sur mer. La tempête peut déterminer le naufrage, l'échouement, l'abordage, le changement de route de voyage ou de navire, le jet à la mer et plusieurs autres fortunes de mer ; c'est pourquoi le Code de commerce, article 350, a placé ces risques au nombre de ceux que l'assurance maritime peut embrasser, et dont nous avons déjà apprécié une partie.

---

(1) Voy. aussi le jugement cité § 4, *De la prise*.

§ 7. — ÉCHOUEMENT SIMPLE OU ABSOLU.

Sommaire.

56. Quand y a-t-il échouement?
57. Distinction entre les divers cas d'échouement;
58. Effet de l'échouement absolu et de l'échouement avec bris partiel du navire; réparation; innavigabilité;
59. Obligations du capitaine dans le cas d'échouement;
60. Frais à la charge de l'assureur dans le cas d'échouement;
61. Cas où les marchandises sont transportées dans un port autre que celui de destination.

56. L'échouement est le choc par cas fortuit d'un vaisseau sur un banc de sable ou un bas-fond. L'échouement ayant pour effet, suivant certaines conventions, d'annuler les clauses de franchise d'avaries, on a senti la nécessité de le définir : ainsi l'on a admis que l'échouement ne pourrait être déclaré parce que le navire aurait simplement touché ou gratté le fond; il faut encore qu'il y ait stationnement assez long, soit sur des pieux, soit sur la vase d'une rivière, soit sur des rochers ou les côtes de la mer (1).

57. L'échouement peut aussi provenir de l'impéritie ou de la négligence du capitaine; il peut encore résulter d'autres circonstances, telle que la nécessité d'éviter l'ennemi.

L'échouement peut être simple, sans bris, ou avec bris partiel ou absolu. Ces divers cas modifient la responsabilité de l'assureur, suivant les clauses du contrat.

(1) Voy. Marshall, *a treatise on the law of insurance*, 1-231; Benecke, *Traité des principes d'indemnité*, 2-600 et suiv.

58. L'échouement absolu donne droit au délaissement du navire quand il détruit le corps. (Arg. de l'art. 390 du Code de commerce.)

L'échouement simple ou avec bris partiel ne peut autoriser le délaissement que lorsqu'il n'y a pas possibilité de relever ou réparer le vaisseau (1). Mais dans ce cas même le délaissement pourrait être fait si la perte excédait les trois quarts de l'objet assuré. Ainsi il n'y a pas lieu à délaissement pour cause d'échouement avec bris, lorsque cet échouement, étant arrivé à l'entrée du port, n'a pas empêché le navire relevé de parvenir à sa destination (2). Nous citerons plus loin d'autres espèces.

Le texte de la loi a dû, en effet, être interprété, mais nous avons vu plus haut que les polices d'assurances stipulent que le délaissement n'aura lieu pour les facultés que si la perte est des trois quarts. Les assureurs ont essayé ainsi de se mettre en garde contre des délaissements trop fréquents; et l'on sait comment cette stipulation a été diversement interprétée. En ce qui concerne le navire, les assureurs n'ont voulu aussi admettre le délaissement que dans le cas notamment d'innavigabilité.

Telle est la convention presque générale des diverses polices; mais encore cette stipulation a subi des interpré-

---

(1) Dageville, 3-363; Favard, v° *Délaissement;* déclaration du 17 avril 1779 qui abroge l'ordonnance de 1681 sur ce point; *contrà*, 22 juin 1819, Rouen, D. A., 2-36.

(2) 27 février 1841, Cour de Paris (1re Ch.); *Gazette des tribunaux*, 3 mars 1841.

tations différentes. Ainsi l'on a décidé que le naufrage donne lieu à délaissement, dans le sens de l'article 369 du Code de commerce, lorsque le navire n'est plus qu'une coque rasée, que l'équipage, blessé et réduit en nombre, est dans la nécessité d'abandonner, peu importe qu'après la tempête le navire ait pu être remorqué dans un port voisin (1).

Cette clause *d'innavigabilité* invoquée par les assureurs est donc sujette encore à interprétation; nous l'apprécierons de nouveau au chapitre du délaissement.

59. Lorsque le navire est innavigable, le capitaine doit se procurer un autre navire. (C. de comm. 391.)

60. Si après l'innavigabilité constatée du navire les marchandises sont chargées sur un autre, l'assureur est tenu alors des frais de déchargement, magasinage, rembarquement, excédant de fret et de tous autres frais nécessaires pour sauver la marchandise, et même des accidents qui peuvent survenir dans le navire substitué, ou qui sont occasionnés par ce navire (2).

Nous verrons ultérieurement que la clause *franc d'avaries*, si elle a été stipulée, ne peut profiter à l'assureur dans les sinistres majeurs donnant lieu au délaissement (3). (Article 409 du Code de comm.)

61. Si les marchandises sauvées ont été déposées en bon état, mais dans un autre lieu que celui où elles devaient parvenir, garanties par l'assureur, le délaissement peut

(1) *Journal de Marseille*, 11-159.

(2) Emérigon, 1-690, et Dageville, 3-580; C. de comm. 392, 393.

(3) Dageville, 3-587.

être fait, si l'assuré a éprouvé une entière dépréciation dans ses marchandises. Nous avons, il est vrai, indiqué plus haut une doctrine contraire, mais il n'y a point analogie entre les deux espèces, dès lors la solution ne pourrait être la même; toutefois l'assureur peut convenir qu'il sera affranchi de ce risque. (Voy. la section *Perte des trois quarts*.)

§ 8. — DU JET A LA MER.

Sommaire.

62. Dispositions du Code sur le jet; en thèse générale, l'assureur est passible des dommages soufferts même indirectement par les objets assurés; le jet est donc à sa charge; obligations à la charge du capitaine;
63. *Quid*, dans le cas d'effets chargés sur le tillac ou sur la dunette; voyages de petit cabotage;
64. Le jet est régulier ou irrégulier; signification de l'une ou l'autre expression; espèces prévues par la loi;
65. Sur quel pied est calculée la valeur des marchandises donnant lieu à la contribution par suite de jet? Répartition; frais d'expertise considérés comme avaries communes; jet suivant le navire;
66. Dans les rapports de l'assureur avec l'assuré, la valeur supérieure des marchandises n'est pas opposable au premier.

62. L'assureur doit indemniser l'assuré de toutes les avaries qu'il éprouve : « Les avaries sont, suivant Pothier « (n° 115), tous dommages causés par quelque accident de « force majeure aux choses assurées, quoiqu'il n'ait pas « causé la *perte totale*, ou par toutes dépenses extraordi- « naires auxquelles quelque accident de force majeure a « donné lieu par rapport aux choses assurées. » (Art. 371 du C. de comm.)

L'assureur profitant du jet (1), dit Pothier (n° 52), contribue à la perte pour les marchandises assurées et conservées à bord, encore bien que celles jetées ne soient pas celles assurées par lui. Soit que le jet occasionne des dommages aux marchandises (C. de comm. 400) ou au navire (art. 422, 426), comme dans le cas de sabordage et autres, l'assureur en répond (2).

Si encore des marchandises sont jetées à la mer pour le

(1) Le titre douzième du Code de commerce contient les règles à suivre en cas de jet et de contribution. (Art. 410 à 429.)

(2) Sont avaries communes : 1° les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ; 2° celles qui sont jetées à la mer ; 3° les câbles ou mâts rompus ou coupés ; 4° les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ; 5° les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ; 6° les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois ; 7° les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi ; 8° les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise ; et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. (C. de comm., art. 400.)

« Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au

salut commun, l'assureur est obligé de payer la perte, sauf son recours contre qui de droit.

Entre l'assureur et l'assuré il n'y a pas lieu alors à établir une distinction entre les avaries simples ou particulières, grosses ou communes (1). (Art. 409 du Code de comm.)

Quant au chargeur, dit Lemonnier (t. I, p. 191), dont les marchandises ont été jetées, et qui ne peut recevoir, par l'effet de la contribution, qu'une portion de la valeur sacrifiée, puisqu'il doit contribuer lui-même à l'avarie, il touchera de ses assureurs le montant total de sa perte, à la charge, bien entendu, de les subroger utilement dans tous ses droits et actions contre les propriétaires du navire et des marchandises sauvées. Si l'assuré, par sa négligence à réclamer en temps opportun un règlement d'avaries, se mettait hors d'état de transmettre à ses assureurs les droits que lui donne la loi, il devrait être naturellement débouté de toute action contre eux (2). »

Les articles 412 et 413 du Code de commerce (3) pres-

---

navire, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet. (C. de comm., 422.)

« Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire. (C. de comm., 426.) »

(1) Bordeaux, 11 juillet 1826; Devill. et Carr., 8-2-258.

(2) Tribunal de commerce de Bordeaux, 29 juin 1838, *Mémorial*, t. V, 1-209.

(3) « Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens. — La délibération exprime — les motifs qui ont déterminé le jet, — les objets jetés ou endommagés.

crivent au capitaine certains devoirs à remplir par suite du jet ; la disposition de l'article 413 et celle de l'article précédent doivent être exécutées, sous peine, par le capitaine, d'être non-recevable à exercer contre les chargeurs l'action en règlement d'avaries communes (1).

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 23 janvier 1856, que pour déterminer les avaries communes il faut avoir égard aux événements seuls de la navigation et non à la délibération de l'équipage. Voici les considérants :

« Attendu que le capitaine Hector soutient vainement que les frais de déchargement et de rechargement de la cargaison, ayant eu pour cause l'intérêt commun du navire et de la marchandise, doivent être classés en avaries communes ;

« Que le fait de la délibération prise à l'unanimité par l'équipage de relâcher pour cause de voie d'eau à réparer, ne saurait avoir, dans l'espèce, l'importance que le capitaine Hector voudrait lui donner ;

« Qu'en effet, la loi n'a pas voulu laisser au capitaine le

— Elle présente la signature des délibérants, ou les motifs de leur refus de signer. — Elle est transcrite sur le registre. (C. de comm., art. 412.) »

« Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre. (C. de comm., art. 413.) »

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 13 janvier 1823; *Journal de Marseille*, t. IV, 19-1-115.

pouvoir arbitraire de déterminer la nature de l'avarie par une délibération motivée sur le salut commun;

« Qu'il est plus logique, plus équitable d'en rechercher les caractères dans les événements de la navigation;

« Attendu qu'en droit l'article 400 du Code de commerce dispose qu'on doit classer en avaries communes les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites après délibération motivée, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises;

« Attendu que, dans l'espèce, le fait de la voie d'eau n'a pas été déterminé par la volonté de l'homme, mais n'a eu sa cause réelle que dans un cas fortuit et une pure fortune de mer;

« Que le principe étant admis que la relâche à Port-Louis n'avait eu pour cause unique et déterminante que la voie d'eau à réparer, il suit de là que les dépenses de débarquement et de rembarquement de la cargaison ont été la conséquence nécessaire et forcée de cette réparation à faire, et doivent rentrer alors dans la catégorie des avaries particulières;

« Que, dans ces conditions, les troisième et cinquième paragraphes de l'article 403 ne sauraient recevoir une plus juste application;

« Attendu cependant que, dans les faits sur lesquels le capitaine Hector fonde son action en règlement d'avaries communes et qui résultent des documents produits, il faut distinguer ceux relatifs aux dommages soufferts volontairement par les voiles, ainsi que l'abandon de la chaîne et de l'ancre, des dépenses occasionnées par la voie d'eau à réparer;

« Que si les premiers, qui ont eu évidemment pour objet le salut commun du navire et de la cargaison, rentrent dans la disposition de l'article 400 du Code de commerce, et ouvrent au profit du capitaine l'action en contribution, il ne saurait en être de même des seconds, etc. »

63. Si les effets jetés à la mer étaient chargés sur le tillac, les assureurs n'en seraient responsables qu'autant qu'il était permis par la police de charger de cette manière (1), mais ces effets contribuent s'ils sont sauvés. (C. de comm., art. 421.) (2).

Il est d'un grand intérêt pour les intéressés dans un chargement de savoir quand les avaries sont grosses par suite du jet. Ainsi, les objets chargés sur le tillac et jetés ne peuvent point donner lieu à une contribution (C. de comm., 421) (3), mais les marchandises placées dans la dunette d'un navire ne peuvent leur être assimilées. Dès lors

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 19 janvier 1820.

(2) « Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés. — S'ils sont jetés, ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution ; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine. (C. de comm., art. 421.) »

(3) L'article 421 du Code de commerce, qui refuse l'action en contribution aux propriétaires des marchandises chargées sur le tillac sans le consentement de ce propriétaire, et jetées à la mer ou endommagées par le jet, ne s'applique pas aux voyages de petit cabotage; dans ce cas, l'article 421 ne doit être entendu qu'avec l'exception portée par l'article 229. (Bordeaux, 21 novembre 1837.)

Voici comment statue le tribunal de commerce de Marseille, à la

le jet à la mer de ces marchandises, effectué pour le salut commun, constitue une avarie grosse, et, par suite, le propriétaire des marchandises a une action en contribution contre les propriétaires du navire et du chargement, ou leurs assureurs. (C. de comm., 400.) (1).

64. Le jet à la mer peut être régulier ou irrégulier, tous les deux produisent le même effet. Le jet régulier est celui qui est précédé d'une délibération. (Art. 410 du C. de comm.)

Suivant l'article 411, on jette d'abord les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix.

Dans le jet irrégulier, le danger étant trop pressant, on n'a pas eu le temps de délibérer sur les marchandises à sacrifier.

65. Suivant l'article 402, au titre des *avaries*, et l'article 415, au titre du *jet*, la valeur des marchandises est

---

date du 8 octobre 1856, sur des vivres et provisions de bord laissés sur le pont du navire par le capitaine :

« Attendu que le capitaine Liziola, en laissant sur le pont de son navire des vivres, provisions du bord, a agi contre toutes les règles ordinaires ; qu'en effet, une place spéciale se trouve, sous couverte, à bord de tous les navires, pour abriter les provisions ; qu'on ne peut expliquer la conduite dudit capitaine que par le désir qu'il avait eu d'utiliser cette place pour renfermer de la marchandise dans le but d'augmenter son fret ; qu'il ne saurait donc faire supporter cette perte aux assureurs, car elle est le fait de son imprudence motivée par le désir d'accroître son bénéfice. (*Journal de Marseille* 1856, p. 283.) »

(1) Bordeaux, 13 janvier 1841, S., 41-2-173.

établie au lieu du déchargement (1); le titre des assurances, au contraire, fixe le prix des marchandises d'après leur valeur au lieu de l'embarquement : il y a là, sans doute, contrariété de règle; mais la Cour de cassation a décidé implicitement et avec raison, par arrêt du 16 février 1841 (S. V., 41-1-178), que la loi de l'assurance ne doit pas être modifiée par des règles étrangères à la matière; ainsi, les articles relatifs à l'assurance doivent conserver leur plein et entier effet.

Mais entre l'assureur et l'assuré, bien que dans le jet les assureurs ne soient tenus du prix qu'au lieu du charge-

(1) Les articles 414, 415, 416 du Code de commerce règlent en pareille matière la mission des experts :

« L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts. — Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port français. — Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix. — Ils sont nommés par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger. — Les experts prêtent serment avant d'opérer. (C. de comm., 414.)

« Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissements et des factures s'il y en a. (C. de comm., art. 415.)

« Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages. — La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal. — Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de France, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux. (C. de comm., art. 416.) »

ment, certains ne s'opposent pas ordinairement à ce que le règlement d'avaries, entre ceux qui profitent du jet, serve de base à l'indemnité à payer; en effet, par la valeur qui est donnée aux effets assurés et aux effets sauvés, il s'établit le plus souvent une balance (1).

La répartition en cas de jet a lieu conformément à l'article 417 sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret (2).

Les frais d'expertise pour la vérification et la constatation des avaries et dommages éprouvés par une marchandise, dont partie a été jetée à la mer pour le bien et le salut communs, sont admis en avarie commune.

Si on jette des effets dont il n'y a pas connaissement ou déclaration du capitaine, ils ne sont pas payés, mais ils contribuent s'ils sont sauvés. (C. de comm., 420) (3).

Lorsque le jet ne sauve pas le navire, il n'y a lieu à

(1) Emérigon, t. 1, chap. XII; Delvincourt, 2-380.

(2) L'article 418 porte :

« Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées; — Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues. — Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées ; — elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées. »

(3) Marseille, 27 juillet 1838, 18-238.

aucune contribution, même par les marchandises sauvées (C. de comm., 423, 424, 427). Ce dernier article porte :

« En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier. — Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port. (C. de comm., 427.) » Sur une question analogue, on lit dans le *Journal de Marseille* de MM. Clarion, Aicard et Second que « bien que le navire, après avoir fait jet à la mer, pour le salut commun, d'une partie de ses mâts, agrès et apparaux, n'ait réussi à atteindre un port de refuge que réduit en état d'innavigabilité, les marchandises sauvées n'en doivent pas moins contribuer à la perte résultant du jet, et elles y contribuent eu égard à leur valeur au port où l'innavigabilité a été déclarée ; notamment, en tenant compte de la différence du change, s'il s'agit du numéraire. (C. de comm., art. 400, 401, 410, 423, 424, 425.) »

Cass., ch. des req., 23 juillet 1856. Cet arrêt est important à citer :

« La Cour, sur le moyen unique pris de la violation des articles 400, 401, 423 et 425 du Code de commerce ;

« Attendu que le jet des mâts, agrès et apparaux du navire *la Gironde*, opéré dans la journée du 5 juin 1854, l'a été après délibération motivée et pour le salut commun du navire et des marchandises ; qu'il réunit ainsi les conditions constitutives de l'avarie grosse ou commune, dont la

répartition doit être faite dans les proportions prescrites par les articles 401 et 417 du Code de commerce ;

« Attendu qu'aux termes de l'article 423 du même Code, le jet ne donne lieu à la contribution que s'il a sauvé le navire ; que le navire doit être réputé sauvé, du moins au respect des obligations que les chargeurs contractent, lorsque, par le sacrifice volontairement fait d'une partie de sa substance, il a pu continuer sa course et opérer le salut de la marchandise qui lui était confiée ;

« Attendu que si, en matière d'assurance, l'innavigabilité est assimilée à la perte du navire, cette disposition, spéciale à ce genre de contrat, où le navire est considéré en lui-même, abstraction faite de son chargement, ne saurait être étendue au navire envisagé comme moyen de transport, comme véhicule des effets chargés à son bord ; que si, dans le premier cas, le navire, devenu innavigable par la fortune qu'il a subie, est réputé perdu, c'est qu'en réalité il ne peut plus remplir sa fonction, au moins d'une manière efficace ;

« Qu'il en est autrement lorsque, même réduit à l'état d'innavigabilité, il a pu opérer le salut de la marchandise chargée à son bord ;

« Que, dans ce cas, le navire qui, au regard des chargeurs, n'avait d'autre destination que de transporter les espèces chargées, a pleinement rempli sa fonction, du moment où il a pu attérir dans un port où le propriétaire a pu les recueillir ;

« Que s'il est constant que, sans le sacrifice qu'il a volontairement opéré, le navire eût péri avec les valeurs qu'il

portait, et si, par suite du sacrifice, il a pu tenir la mer et aborder un port de salut, on peut dire que le jet a été efficace, qu'il a sauvé le navire, puisqu'il lui a permis d'accomplir sa destination; que peu importe, en effet, au chargeur qui reçoit sa marchandise, qu'elle lui parvienne sur un navire en possession de toutes ses facultés ou sur la coque d'un navire désemparé;

« Attendu que l'article 425 du Code de commerce, qui dispose dans sa seconde partie que les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité, ne renferme pas une règle générale, mais une disposition spéciale édictée en vue des cas prévus par l'article 424, c'est-à-dire, dans l'hypothèse où le navire sauvé par le jet vient à périr en continuant sa route; que cette seconde fortune de mer, indépendante de la première, n'est plus qu'une avarie particulière qui tombe à la charge du propriétaire du navire; que les dispositions de cet article sont donc sans application dans l'espèce actuelle;

« Attendu que l'arrêt attaqué a fait une juste application de ces principes, puisqu'il a décidé, d'une part, que les espèces sauvées ne contribueraient au jet que d'après la valeur au lieu du déchargement, c'est-à-dire, en tenant compte du change, et, de l'autre, que la contribution aurait lieu non pour la perte résultant de l'innavigabilité du navire, mais de celle occasionnée par le jet et le sacrifice volontairement fait pour le salut commun; qu'en le jugeant ainsi, l'arrêt de la Cour impériale de Bordeaux, loin d'avoir violé ou faussement appliqué les articles précités, en a fait à la cause une juste application; Rejette. »

66. Nous avons déjà dit que si les marchandises de l'assuré étant sauvées, leur valeur était supérieure au connaissement, l'assureur ne paiera que ce qu'il aurait dû si la valeur réelle eût été la même que celle du connaissement : dans aucun cas, en effet, l'assuré ne peut profiter de sa fraude. (Art. 418 du Code de comm.)

§ 9. — RISQUE DU FEU.

Sommaire.

67. Le feu résultant de la force majeure est à la charge de l'assureur;
68. Le capitaine doit prouver qu'il n'a pu éviter le fait qui a donné lieu à l'incendie, dans le cas de capture imminente par exemple;
69. Hors des cas ci-dessus le capitaine doit-il, pour s'exonérer de toute responsabilité, démontrer la cause du feu?

67. En dehors des accidents que nous avons énumérés plus haut et qui sont occasionnés le plus souvent par la tempête, il en est d'autres qui peuvent être à la charge de l'assureur, tels que le feu.

Ainsi l'on doit réputer force majeure à la charge de l'assureur le cas où le navire a été incendié par ordre de l'autorité (1).

La loi des 3 9 mars 1822 permet de détruire, même par le feu, les objets ou animaux susceptibles de transmettre la contagion.

L'article 5 de la loi précitée porte :

(1) Locré sur l'art. 350; Boulay-Paty, t. III, p. 22.

« En cas d'impossibilité de purifier, de conserver ou de transporter sans danger des animaux ou des objets matériels, susceptibles de transmettre la contagion, ils pourront être, sans obligation d'en rembourser la valeur, les animaux tués ou enfouis, les objets matériels brûlés ou détruits. Si le capitaine met lui-même le feu au navire pour éviter la capture, la perte doit encore être réparée par l'assureur, qui ne peut se plaindre puisque la capture lui eût causé le même préjudice » (1).

Dans ces cas divers l'assureur est responsable, mais il peut exercer un recours contre le capitaine, s'il est constant et prouvé que celui-ci aurait pu empêcher la contagion ou tout autre accident qui a nécessité l'incendie du navire.

68. On a dit que l'assureur ne serait pas admis à établir, dans le cas de prise, que le capitaine pouvait éviter d'être pris, que la prise devait alors être réputée inévitable (2). Nous avons combattu cette doctrine.

Une telle opinion est, en effet, trop absolue; le capitaine doit évidemment toujours établir qu'il n'a pu agir autrement qu'il a fait. Si donc l'incendie provient de la crainte d'une prise imminente, le capitaine doit prouver qu'il ne pouvait échapper à la prise; il devrait même établir qu'il n'avait aucune chance d'espérer un rachat favorable.

69. Le fait de l'incendie du navire, par une cause incon-

---

(1) Valin, sur l'art. 26, tit. des *Assurances;* Pothier, n° 53; Favard, v° *Assurances*, § 2, n° 3.

(2) Delvincourt, 2-381; Dageville, 3-264.

nue, est-il à la charge de l'assureur? C'est là une question grave à examiner.

Suivant certains auteurs, tout sinistre de mer doit être réputé *fatal*, c'est-à-dire indépendant du fait de l'homme, et ainsi ne pas tomber sous l'application des articles 352 et 353 du Code de commerce; les preuves que le capitaine doit faire ne sont régies, dit-on, que par les articles 383 du même Code.

D'après l'avis de quelques autres, au contraire, on distingue entre les faits que l'on appelle *intérieurs* et ceux qui ont reçu le nom de faits *extérieurs :* ces derniers sont la tempête, l'abordage sans faute, l'échouement, etc.

Généralement dans ce cas, le sinistre est réputé fatal, le rapport du capitaine fait foi jusqu'à preuve contraire; mais s'il s'agit d'un fait *intérieur*, la présomption du vice propre, l'incendie, par exemple, l'événement prend un autre caractère; le capitaine doit prouver que le sinistre est indépendant de lui. En matière d'incendie sur mer, on a compris que le capitaine était tellement maître de l'existence du navire, qu'il devait être astreint à démontrer la cause du feu, afin que l'absence de faute pût être démontrée.

Pour ce cas on rentre donc dans la théorie du droit commun en matière de transport, et, conformément à l'art. 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce, le voiturier doit prouver le cas fortuit; le mot voiturier devant être pris ici dans l'acception la plus large, qu'il s'agisse de transport par terre, par rivières, canaux ou par mer.

Tels sont les principes consacrés par la jurispudence; ainsi, en ce qui concerne le voiturier par terre, il a été dé-

cidé que l'incendie ne l'exonérait de toute responsabilité que s'il en établissait la cause (1).

En ce qui concerne le capitaine, il a été jugé aussi que le fait seul de l'incendie ne constituait pas le cas fortuit (2).

---

(1) Voy. Dalloz, v° *Commissionnaire*, n° 379.

(2) Aix, 10 décembre 1821. Les termes de cet arrêt important doivent être signalés :

« Considérant que le contrat d'assurance est synallagmatique et produit des obligations réciproques; que dès lors, si l'assureur s'oblige envers l'assuré à le garantir et indemniser des fortunes de mer, prenant ainsi le péril sur soi, et se chargeant de l'événement, il doit trouver les garanties les plus étendues et les plus positives, pour connaître si cet événement ne serait pas le résultat de la fraude ou de quelque faute; que c'est dans ce but que tout capitaine est tenu d'exposer dans son rapport toutes les circonstances remarquables de son voyage, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire (C. de comm., 242); que cette obligation lui est prescrite, non-seulement dans l'intérêt de la navigation, mais par rapport encore à sa responsabilité, puisque cette responsabilité, qui s'applique même aux fautes légères, ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure (C. de comm., 221 et 230); que la conséquence de cette obligation est d'exposer aussi les faits qui, dans son opinion, ont pu produire l'événement de force majeure, puisque la preuve des faits contraires est réservée aux parties (C. de comm., 247); que ces détails doivent avoir lieu surtout lorsque le sinistre est l'événement du feu, puisque le feu qui incendie sur mer un navire peut provenir, ou du ciel, ou de l'ennemi, ou d'une faute intérieure, ou du vice propre de la chose, et que dans ces alternatives l'incertitude doit être d'autant plus éclairée; qu'aussi Émérigon, dont la doctrine sur les assurances est d'un si grand poids, a-t-il décidé (t. 1er, p. 433) que si les gens, ou partie des gens du navire

Emérigon (t. I, p. 428) enseigne implicitement que le capitaine doit établir la cause du feu en présence même de l'*Ordonnance de la marine*, qui plaçait l'accident du feu au rang des cas fatals. Après avoir dit (p. 17) : « que les assu-

---

brûlé se sauvent, ils doivent faire leur consulat, exposer la cause de l'incendie, et cette expression, *exposer*, ne présente pas seulement l'idée d'annoncer un événement, mais bien d'articuler des faits ou des probabilités ; et dès qu'il n'est pas d'effet sans cause, on peut toujours assigner à celle-ci la réalité, ou au moins chercher à l'établir par des calculs, des inductions ou des conjectures ; qu'en effet il serait trop dangereux d'admettre qu'un capitaine de navire aurait rempli son devoir, et couvert sa responsabilité, en disant seulement que le feu a consumé son navire sans exposer aucune circonstance, ni aucune cause probable de l'origine de cet événement, car se créant à lui-même son titre de libération, il faut du moins que le capitaine indique l'événement de manière à ce que l'existence du cas fortuit soit assez claire pour que la justice puisse la reconnaître. Considérant que le rapport du capitaine Macedo, vérifié par les gens de son équipage, constate seulement l'incendie du navire et du chargement ; qu'interrogé sur les causes, il a répondu les ignorer ; qu'il ne peut pas même les concevoir, puisque la cale était fermée dans toutes ses parties, les écoutilles bien fermées et couvertes de prélats ; que cette ignorance absolue de la cause du feu n'étant ni dans le principe ni dans la nature des choses, offre déjà un préjugé défavorable ; que Macedo n'ayant pu alléguer le feu du ciel, ni celui d'un ennemi, ni la faute d'un passager, puisqu'il n'en avait aucun, n'ayant non plus signalé aucun fait extraordinaire, ni dans la traversée, ni dans le moment de l'incendie, et les matières de son chargement n'étant pas susceptibles de s'embraser par leur pression, il ne reste que la vraisemblance de sa propre faute, pour n'avoir pas surveillé dans son navire les accidents dont l'usage du feu est sus-

reurs, obligés de s'en tenir aux faits qu'on leur affirme, aux pièces qu'on leur exhibe, ne sont que trop souvent victimes de leur bonne foi, et que le *Guidon de la mer* (ch. II, art. 13) les compare à des pupilles. »

---

ceptible; il n'a pas même exprimé que le soir, après le coucher de l'équipage il eût fait sa ronde pour exercer la surveillance du père de famille; c'est par un marin couché vers la proue que le feu a été découvert, tandis que lui, veillant avec son contre-maître sur le tillac, il ne s'en était pas aperçu; tantôt il a fait l'aveu d'avoir envoyé prendre, pendant la nuit, de l'eau-de-vie dans la cambuse, par ce contre-maître; tantôt, dans un rapport particulier au consul de sa nation, il a retranché cette circonstance; ce n'est point en disant que le feu lui a paru avoir son foyer à fond de cale, au centre du bâtiment, malgré que les écoutilles fussent bien fermées et recouvertes de prélats, que le capitaine a fait une déclaration suffisante, puisque dans la circonstance il s'agit d'apprécier la cause primitive de l'incendie et non le lieu où le foyer s'en est établi; que dans cet état du consulat, on ne peut le trouver suffisant, ni aux yeux de la loi, ni aux yeux de la raison, et qu'il ne peut dès lors former titre pour les assurés. Considérant, qu'en l'absence de toutes circonstances dont on puisse induire une véritable fortune de mer, les assureurs ne sont pas responsables de l'incendie des facultés assurées, n'ayant point pris à leur charge la baraterie de patron, puisque cette clause n'existe pas dans leur police d'assurance; que si l'article 350 du Code de commerce, par une solution générale, met le feu au nombre des risques, cet article n'a entendu parler que du feu qui serait arrivé par fortune de mer, ainsi que cela est indiqué par les doctrines de Locré et Pardessus, et non du feu qui aurait été occasionné par la faute ou l'imprudence des mariniers; qu'ainsi le feu est un accident fatal, ou ne l'est pas, selon la cause de son origine, et les circonstances exposées dans le rapport du capitaine. Considé-

Le même auteur asseoit évidemment son opinion, dans l'espèce, sur le droit romain : *Incendium sine culpâ fieri non potest* (Loi 11, ff.) *de pericul et commod rei*, car il dit : « Si les gens ou partie des gens du navire brûlé se sauvent, ils doivent faire leur consulat et exposer la cause de l'incendie.

M. Boulay-Paty, le commentateur d'Emérigon, se range à cette opinion.

M. Dalloz incline certainement vers le même avis, malgré les termes peut-être indécis de son opinion.

Nous avons dit que la jurisprudence exprimait aussi cette doctrine.

---

rant encore qu'en consultant la législation sur les risques du contrat à la grosse qui sont les mêmes que ceux du contrat d'assurance, on voit, par l'article 325 du Code de commerce, qu'il ne suffit pas que les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu soient entièrement perdus pour déchoir le porteur, mais il faut aussi que la perte soit arrivée par cas fortuit; ce cas fortuit doit être prouvé par celui qui l'allègue, ou le rapport du capitaine doit fournir des détails et des circonstances qui puissent produire la certitude ou la conviction qu'aucune faute personnelle n'a amené l'événement; le délaissement fait par les assurés, d'après le rapport seul du capitaine Macedo, n'est donc pas fondé, et le jugement dont est appel, qui les a déboutés de leur demande en paiement de l'assurance, doit être confirmé. »

Id., 4 avril 1829, S. V., 29-2-304; id., 6 août 1823; 11 juillet 1833; Douai, 1er février 1841; Cassation, arrêt de rejet, 4 janvier 1832; Dalloz, *Droit maritime*, n° 1838, il s'agissait de l'arrêt d'Aix précité. Telle est aussi l'opinion de Dageville, t. III, p. 263, lorsque l'équipage a pu se sauver.

Or, cette jurisprudence nous paraît devoir être adoptée. Sans doute, un arrêt de Rouen, du 3 mai 1844 (1), a reconnu qu'il suffisait au capitaine de démontrer qu'il n'avait commis aucune faute dans le cas d'incendie, ce qui résultait en effet, dans l'espèce, d'un chargement d'acide nitrique au lieu de librairie déclarée; mais si aucune démonstration n'est faite expliquant la cause du feu, et lorsqu'une présomption s'élève violente contre le capitaine, la jurisprudence que nous avons rapportée se justifie parce que le capitaine peut évidemment signaler, dans un *milieu* étranger à l'élément maritime, la cause de l'incendie ou la faire pressentir d'une manière qui établisse que l'article 353 du Code de commerce perd toute sa force.

Mais sans doute, si tout le monde périt le sinistre est réputé fatal.

M. Lemonnier (t. I, p. 193 et suiv.), examinant la question qui vient de nous occuper, recherche si le cas d'incendie est *fatal*.

Ce jurisconsulte prétend que la présomption doit toujours être contre l'assureur; c'est à lui, s'il veut être déchargé du sinistre, à établir qu'il est arrivé par la faute de l'assuré.

« Il nous semble, dit M. Lemonnier (p. 203), que si l'on veut lire avec attention l'article 350 du Code, et prendre les termes de sa rédaction dans leur sens naturel et vulgaire, on ne pourra s'empêcher de reconnaître que tous les risques dont il contient l'énumération sont présumés fatals, puisque le législateur les déclare tous *fortunes de mer*, et

(1) Dalloz, *Droit maritime*, n° 339.

met, généralement et sans exception, à la charge des assureurs toutes les pertes et dommages qui peuvent en provenir. Toutes les fois donc que l'assuré pourra justifier d'une perte survenue par l'un des accidents énumérés en l'article 350 (et l'incendie est de ce nombre), il aura par cela même justifié de son droit à réclamer de l'assureur l'indemnité promise ; celui-ci n'aura d'autre défense que de prouver, soit la fausseté du sinistre lui-même, soit les circonstances qui doivent le faire sortir de la catégorie des fortunes de mer, dans laquelle la présomption légale le range jusqu'à preuve contraire. »

Et plus loin, page 207 :

« Il est vrai que tous les sinistres énumérés par cet article sont en eux-mêmes, jusqu'à preuve contraire, des fortunes de mer ; que Dageville, ne pouvant s'empêcher de proclamer ce principe, à l'instant même où il le combat, écrit ce passage : « Si la cause du feu n'est pas connue, l'événement est fatal contre l'assureur ; il est censé procéder de cas fortuit ou de force majeure (1). » Il ajoute, il est vrai : « Il en est ainsi lorsqu'il résulte des témoignages, que le navire assuré n'a été reconnu et rencontré qu'à une distance où il n'était plus possible de lui porter secours, et où on l'a vu périr par le feu ; mais si le navire brûle à peu de distance des côtes, que le capitaine et l'équipage se sau-

---

(1) T. III, p. 262, 263. Boulay-Paty, de son côté, reconnaît dans son *Cours*, t. IV, p. 70, la vérité du principe qui met de droit à la charge de l'assureur tout événement de mer comme présumé fortuit jusqu'à preuve contraire. (*Note de M. Lemonnier.*)

vent sur la chaloupe, le capitaine doit justifier, par son rapport, de la cause du feu ; il doit signaler l'événement fortuit ou la force majeure qui a produit le feu. »

Enfin, page 210, M. Lemonnier ajoute :

« Pour nous, notre choix est fait : nous ne voulons point, lorsque la loi ne fait point d'exception, déroger, pour le cas d'incendie, à la règle générale, qui ne présume jamais la faute, et qui répute fortune maritime et fortuite, tout sinistre survenu sur mer. Nous croyons donc avec Émérigon que l'assureur répond de plein droit des pertes causées par le feu, que l'assuré n'a rien à prouver que le sinistre même, et que si l'assureur veut se dégager, il doit faire la preuve du vice propre ou de l'imprudence. »

M. Lemonnier est-il dans le vrai lorsqu'il discute ainsi, et d'abord peut-il invoquer l'opinion d'Émérigon? Cet auteur dit positivement, comme, on l'a vu, que si les gens du navire brûlé se sauvent, ils doivent exposer la cause de l'incendie.

Émérigon ne peut donc servir nettement le système de M. Lemonnier, et nous croyons, au contraire, que c'est au capitaine à démontrer la cause du feu. Mais nous n'entendons pas établir que les Tribunaux n'auront pas le droit d'appréciation ; ce que nous contestons, c'est que le capitaine ne soit pas tenu d'indiquer la cause du feu, autant qu'il sera possible, et que ce soit à l'assureur seul à prouver la faute.

Cependant, il a été jugé que les avaries causées aux marchandises par l'eau de mer jetée dans la cale du navire pour éteindre le feu qui y était tombé du foyer de la cuisine, sont à la charge des assureurs, s'il n'y a faute du ca-

pitaine, et bien qu'il ne puisse expliquer l'accident. (C. de comm., 221, 350.)

Et ces avaries n'ont pas le caractère de grosses avaries, l'immersion ayant été restreinte à une partie du chargement (C. de comm., 400, 403.) (1).

§ 10. — DE L'ABORDAGE.

Sommaire.

70. Des différentes sortes d'abordages; abordage fortuit, avec faute, douteux, espèces diverses; abandon du fret et du navire;
71. Dans le cas de l'abordage douteux, l'armateur est-il responsable envers le chargeur?
71 *bis*. L'assureur est-il responsable des dommages causés par l'abordage à un autre navire? Cas de prescription; obligations à la charge du capitaine; art. 436 du Code de comm.; Compétence.

70. On distingue trois sortes d'abordages (2) :

L'abordage produit par cas fortuit;

Celui qui est dû à une faute dont on ne connaît pas l'auteur;

Enfin l'abordage causé par la faute d'une personne connue.

Suivant l'article 407 du Code de commerce, l'abordage

---

(1) Bordeaux, 28 février 1851; Lehir, *Journal de l'Assureur*, t. V, p. 19.

(2) Toutes les questions que peut soulever l'abordage ont été examinées avec beaucoup de soin par M. Sibille dans un ouvrage spécial sur la matière.

fortuit est supporté par le navire qui l'a éprouvé ; il ne peut donner lieu à répétition.

On a pensé qu'il y avait cas fortuit, lorsque l'abordage a eu lieu, bien qu'un commandement ordonné par le capitaine, à temps et à distance convenables, pour approcher son navire d'un autre, afin de prendre langue, a été mal entendu, et exécuté en sens contraire par le timonnier (1).

Ainsi, comme on le voit, l'appréciation de la responsabilité appartient aux Tribunaux (2). Voici quelques espèces :

On a jugé, et rigoureusement, que l'armateur d'un navire sur lequel se trouvait un pilote lamaneur ou côtier, chargé de la conduite du navire, est responsable du fait de ce pilote, comme il l'est du fait du capitaine. — Spécialement : il est responsable des dommages causés par l'abordage du navire au moment où le bâtiment était conduit par le pilote. Vainement l'armateur opposerait que le ministère des pilotes làmaneurs est forcé (3).

Dans un autre cas il a été décidé (Rouen 15 janvier 1846) que, lorsqu'à la suite d'une manœuvre ou d'une accélération de marche ordonnée par le capitaine d'un bateau à vapeur remorquant un convoi de navires, un abordage a lieu entre deux des navires remorqués, et que des avaries sont produites, le capitaine du remorqueur et la Compagnie du remorquage qu'il représente, sont affranchis de toute respon-

---

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 22 décembre 1824.

(2) Tribunal de commerce de Marseille, 14 janvier et 21 avril 1830.

(3) Code de comm., 216 ; décision du 12 décembre 1806, art. 33 et 34 ; Rennes, 3 août 1832, S., 32-2-547.

sabilité, si, d'après une clause expresse des polices, ni la Compagnie, ni les personnes qu'elle emploie, ne sont responsables des accidents causant avaries aux navires remorqués, quand même ces accidents proviendraient de la faute des personnes chargées de la conduite du remorqueur.

Au moins cette clause peut être régulièrement appliquée au cas où le capitaine du remorqueur aurait accéléré sa marche pour dépasser un autre navire d'une marche plus lente, ou même pour gagner de vitesse un concurrent.

Cependant, dans le doute existant sur la cause de l'abordage entre les deux navires remorqués, il y a lieu de faire supporter les avaries résultées de cet abordage, par les deux navires, à raison de moitié chacun (Code de comm., art. 407) (1).

Les sacrifices faits pour éviter un abordage, par exemple, l'abandon d'ancres, câbles et cordages, lorsque d'ailleurs aucune faute ou négligence ne peut être imputée au capitaine, doivent être réputées avaries communes (2).

Les dommages résultant de l'abordage qui a lieu par la faute de l'un des capitaines sont payés par celui qui les a causés, et l'assureur en répond, comme cas fortuit, suivant le Code (3); mais certaines polices ne mentionnant que *l'abordage fortuit,* l'assureur doit, pour le cas précité, garantir la *baraterie* de patron (4).

---

(1) Lebir, *Journal de l'assureur et de l'assuré*, t. IV, p. 74.

(2) Aix, 31 décembre 1824.

(3) Opinion de M. Lemonnier, 1-178.

(4) Cass., 9 août 1826.

Le dommage dont parle l'article 407 du Code de commerce doit comprendre la réparation et la perte d'unité et de solidité de construction éprouvée par le navire qui a été abordé (1).

On a aussi fixé le dommage à l'intérêt du taux légal de la valeur capitale du navire pendant le temps des réparations. Ce sont là, il faut le reconnaître, divers moyens d'appréciation de dommages-intérêts de la part des juges.

Le capitaine qui ne veut pas être responsable doit observer certaines règles.

Ainsi, lorsque deux navires à vapeur arrivent l'un sur l'autre, chacun des deux capitaines doit venir sur tribord (2). Si deux navires à voiles naviguent l'un, vent arrière, l'autre, vent au plus près, le premier doit manœuvrer pour éviter le second (3).

L'assureur peut, comme le propriétaire, abandonner le navire et le fret, mais lorsque le propriétaire, ou la Compagnie qui le représente, au lieu de faire immédiatement l'abandon du navire et du fret, conteste la demande, et déclare n'abandonner que subsidiairement, pour le cas où la condamnation poursuivie contre elle serait prononcée, elle peut être condamnée, avec le propriétaire, à titre de dommages-intérêts, aux frais et dépens auxquels le procès donne lieu (4).

---

(1) Bordeaux, 16 juillet 1856.

(2) Tribunal de commerce de Marseille, 23 mai 1856.

(3) Tribunal de commerce de Marseille, 15 avril 1856; id., 9 décembre 1856.

(4) Rouen, 1er juin 1841, art. 216 C. de comm.

Le doute sur les causes de l'abordage le fait supporter à frais communs, et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ce cas encore l'assureur est responsable envers son assuré des dommages que le navire a éprouvés, s'il n'y a convention contraire.

71. On a agité la question de savoir si lorsqu'il y a doute sur les causes de l'abordage dans les termes du § 3 de l'article 407 du Code de commerce, l'armateur était tenu envers les chargeurs.

Dans le cas d'abordage douteux, le Code de commerce déclare (art. 407, § 3) que la perte est supportée par moitié; mais la doctrine, s'emparant de cette disposition de la loi, résultant du § 3 de l'article 407 précité, s'applique a démontrer qu'elle a trait, non aux causes de l'abordage, car alors on rentrerait dans le cas fortuit, mais bien au doute sur la faute.

Admettons donc qu'il y ait doute sur la faute, quelles en sont les conséquences? Dans ce cas, le capitaine de l'un ou de l'autre navire n'est point tenu au remboursement du dommage envers les armateurs ou propriétaires du navire ou chargeurs; car, encore bien que la faute soit imputable aux deux capitaines, elle n'est pas attribuée plutôt à l'un qu'à l'autre (1); chaque capitaine est soupçonnné et non convaincu de faute, et alors le dommage est réparé à égale portion, non par les capitaines, mais par les navires qui l'ont souffert.

Telle est la doctrine formulée par la loi et enseignée par

---

(1) *Contrà*, Bordeaux, 31 août 1841.

tous les auteurs (1). Mais si le capitaine est irresponsable, l'armateur est-il à l'abri de toute réclamation de la part des chargeurs, auxquels on ne peut opposer un cas fortuit? La loi, dit-on, en faisant contribuer les navires par égale portion dans la réparation du dommage, place évidemment l'armateur sous l'imputation d'une faute de son préposé; car, lorsqu'il n'y a que cas fortuit, les navires ne supportent chacun que leur dommage, tandis qu'il en est autrement dans l'espèce du paragraphe 3 de l'article 407.

C'est ici qu'il faut avoir recours à la doctrine des àuteurs anciens pour résoudre la question, doctrine qui apprécie sainement le texte de la loi.

Emérigon (t. I, p. 414), Valin (t. II, p. 180), Pardessus (t. III, p. 89) et plusieurs autres auteurs enseignent que dans le cas d'abordage douteux le dommage est pour le compte du marchand et de ses assureurs, sans que le navire en soit responsable, parce que, en règle générale, le doute suffit pour faire présumer la fortune de mer plutôt que la faute; et la raison, dit Daviel (t. I, p. 265), que l'armateur doit être déclaré irresponsable, c'est que l'article 407 du Code de commerce, dans l'espèce, n'établit une contribution que relativement au navire et non à la marchandise.

« On a mis en question, dit M. Vincens (t. III, p. 197), si, lorsque la cause étant incertaine, les dommages des vaisseaux se partageant par moitié, les avaries de la marchandise doivent s'y comprendre. On a d'abord reconnu qu'on ne pouvait soumettre les cargaisons à *contribuer;* car ce ne

(1) Voy. Sibille, *Traité de l'Abordage*, p. 70.

saurait être une avarie commune : il n'y a point de délibération, point de *fait de l'homme* pour le salut de tous ; il n'y a non plus nulle possibilité que la faute puisse provenir des marchandises ; mais, dans un accident dont la cause est incertaine, on a jugé qu'il serait rigoureux que les navires en supportassent les conséquences envers les marchandises, quand celles-ci ne contribuent pas à la réparation. Il semble donc reçu (1) que les avaries des deux navires seulement soient partagées entre leurs propriétaires, et que celles des marchandises restent réputées simples et soient supportées par ceux à qui elles appartiennent. »

Enfin, il faut avec Valin décider que l'armateur n'est pas responsable (2).

La conséquence de cette doctrine, c'est que si le capitaine n'est pas responsable dans l'abordage douteux, l'armateur ne l'est pas non plus vis-à-vis des chargeurs (3).

71 *bis*. Un jugement du Tribunal de commerce de la Seine avait décidé que l'assurance contre les fortunes de mer embrassait les dommages causés par un navire à un autre ; mais la Cour impériale de Paris, par arrêt du 23 juin 1855, a refusé d'étendre ainsi l'assurance lorsque la police était muette sur ce point. Les dommages qu'un navire cause à un autre par un abordage ne sont pas, dans le sens de la loi, *fortune de mer*, et l'action en dommages-in-

(1) Valin, sur l'article 10 du tit. VII, *De l'ordonnance ;* Émérigon, t. I, chap. XII, sect. 14, § 4.

(2) Boulay-Paty, *Droit commercial maritime*, t. IV, p. 502.

(3) *Contrà*, cependant, Lemonnier, 1-182.

térêts intentée contre le navire auteur du dommage ne peut donc réfléchir contre l'assureur du navire qui a abordé.

Cependant la Cour de cassation a admis le pourvoi contre cet arrêt qui nous paraît avoir consacré les véritables principes. En effet, il est certain qu'on ne doit pas étendre la matière des risques. *De uno casu extensio non fit ad alterum* (1).

M. Dufaure, plaidant pour les assureurs devant la Cour de Paris, nous semble avoir justifié par les faits et le raisonnement la décision qu'il sollicitait; il disait :

« L'article 407 du Code de commerce contient des dispositions particulières sur un accident grave et fréquent : l'abordage. Cet accident se présente de trois manières : 1° il est purement fortuit, et le dommage est supporté sans répétition par le navire qui l'a éprouvé ; 2° il est arrivé par la faute de l'un des capitaines, et c'est par celui-ci que doit être réparé le dommage ; 3° il y a doute dans les causes de l'abordage : dans ce cas on fait une masse des avaries éprouvées par les deux navires ; on la partage par égales portions, supportées chacune par les navires qui ont fait et souffert l'abordage. Ces dispositions nous expliquent quelles sont les conséquences de l'abordage pour le propriétaire du navire, pour l'armateur, pour le capitaine.

« Mais quelles sont les conséquences pour les assureurs? Cette question est importante.

« C'est dans l'espérance de la voir tranchée que les Com-

(1) Tribunal de commerce de Bordeaux, 27 décembre 1852 ; *Journal* de M. Goubeau, 1853, p. 31.

pagnies d'assurances ont cru devoir la soumettre à l'appréciation de la Cour.

« En fait, que s'est-il passé? Le 13 juillet 1852, un abordage eut lieu dans les mers de la Californie entre le navire français *le Pacifique* et le navire américain *l'America*. Aussitôt *le Pacifique* entre à San-Francisco pour se réparer, et, dès le 18 juillet, le capitaine fait la déclaration qui lui est prescrite, il raconte l'accident du 13 juillet. Or, il résulte de ces pièces que le sinistre serait arrivé par la faute de *l'America* qui, malgré tous les signaux, aurait persisté à courir devant elle sans dévier de sa route, bien que *le Pacifique* se trouvât sur son passage.

« Dans cette situation, le consul français nomma l'expert pour constater les avaries survenues au navire, qui fut visité en septembre 1852, et on constata qu'il était en état de reprendre la mer ; en effet, il repartit, et son voyage se prolongea au delà du temps prévu par la police. A son retour, il n'avait souffert aucune avarie; mais dans cet intervalle, du 18 juillet au mois de septembre, des faits graves s'étaient passés à San-Francisco.

« Le capitaine de *l'America* présentait à la Cour d'amirauté de cette ville une requête dans laquelle il exposait l'accident de manière à en rejeter toute la responsabilité sur le capitaine du *Pacifique*; il se plaint vivement de l'ignorance montrée par ce capitaine des lois de la navigation. Il fait le long détail des avaries qu'il a subies, et supplie qu'une procédure légale soit ouverte contre *le Pacifique*.

« Comme mesure conservatoire, le juge, qui composait à lui seul la Cour d'amirauté, ordonne, le 4 août, la saisie du

navire, et invite les opposants à se représenter devant lui.

« Le 17 août, un avoué se présente au nom de M. David, capitaine du *Pacifique*, et réfute énergiquement les assertions du capitaine de *l'America*. Une enquête est ordonnée ; neuf témoins sont entendus pour le demandeur, onze pour le défendeur ; et il résulte des contradictions des témoins que l'auteur du sinistre est au moins incertain, si ce n'est pas le capitaine même de *l'America*. Cependant, le 7 octobre 1852, le juge prononce la sentence : il condamne le capitaine du *Pacifique* à payer au capitaine de *l'America* la somme de 6,000 dollars. Le capitaine David veut alors faire soûmettre la cause à un nouvel examen ; ce bénéfice lui est refusé ; il est obligé de payer le montant de sa condamnation, soit 39,000 fr.

« Ce fut dans ces circonstances que *le Pacifique* rentra en France.

« Le 25 février 1854, Assier et Comp. assignent les assureurs devant le Tribunal de la Seine.

« Ceux-ci résistent. Et le 22 avril 1854, est rendu le jugement déféré à la Cour. »

Après cet exposé, M. Dufaure examine de nouveau le texte de l'article 1er de la police d'assurance, et continue en ces termes :

« Deux risques seuls dans cet article offrent quelque analogie avec les pièces qui donnent lieu au procès : l'abordage fortuit et la baraterie du patron.

« Quelle est l'obligation des assureurs en cas d'abordage fortuit? Ils en répondent, d'après l'article 350. C'est donc un risque dont ils sont tenus de plein droit : l'étendue de ce

risque est précisée par l'article 407. Chaque navire supporte sans répétition le dommage qu'il a éprouvé ; de sorte que si l'abordage du *Pacifique* et de *l'America* était fortuit, les assureurs répondraient des avaries du *Pacifique*, aucunement de celles de *l'America*. Si, au contraire, l'abordage n'était pas fortuit, si, comme l'a dit le juge de San-Francisco, il était arrivé par la faute du capitaine, le capitaine en devrait répondre personnellement, et non les assureurs.

« Ici les assurés nous disent : Il ne s'agit pas d'abordage fortuit ; il y a faute et baraterie du capitaine, risque prévu par la police et dont vous devez nous couvrir. Pour répondre à cette argumentation, il y a plusieurs questions à résoudre.

« D'abord, y a-t-il baraterie ? Quelles conséquences a-t-elle pu produire pour le capitaine, pour les armateurs et le navire, pour les assureurs?

« En fait, y a-t-il baraterie? Qui le croirait? Ce n'est certes pas l'armateur. Le capitaine David était honorablement connu à Bordeaux ; son équipage était excellent. On ne peut croire à une faute commise dans ces conditions. On se fie davantage aux déclarations précises faites par cet équipage à San-Francisco, qu'aux dépositions des matelots de *l'America*. Objectera-t-on la sentence du juge américain? D'abord, si on la lit, on verra qu'elle est sommaire et ne dit rien sur la baraterie du capitaine qu'elle condamne simplement à la réparation d'un dommage. Mais, ensuite, il faut se souvenir que cette décision, rendue à l'étranger contre un Français, n'a aucune autorité en France. (Dalloz, v° *Droit civil*, n°s 418 et 419 ; Pardessus, t. III, p. 866, etc.)

La preuve que ce jugement n'a aucune force en France, c'est que si, en se fondant sur une pareille décision, on actionnait le capitaine comme coupable de baraterie, et si on le mettait en cause, il est bien certain qu'il n'accepterait pas cette chose jugée, et refuserait de se plier à l'autorité du magistrat de San-Francisco. Singulière position des assureurs! Eh quoi! ils seraient contraints d'indemniser les armateurs d'une faute du capitaine suffisamment prouvée contre eux; et en même temps, incapables de la prouver contre le capitaine lui-même, ils perdraient le recours que la loi leur donne!

« Ainsi donc, les prétentions des adversaires reposent sur un fait exclusif, la baraterie, qui n'est pas prouvé.

« La deuxième question qui se présente à l'examen est celle-ci : En admettant qu'il y ait eu faute du capitaine, quelles en sont les conséquences pour le capitaine, le navire et l'armateur? Le § 2 de l'article 407 du Code de commerce répond : Quand le capitaine a été personnellement cause de l'abordage, c'est lui personnellement qui est tenu de la réparation. Peu importe que, dans l'espèce, le capitaine du *Pacifique* ait plaidé au nom des armateurs, et ait pris une qualité quelconque, c'est lui qui était en cause; et s'il était solvable, c'est lui qui devait payer. La seule responsabilité qui retombât sur les armateurs est celle de l'article 216 du Code de commerce, responsabilité purement civile. Or, rien ne prouve qu'au moment où la condamnation a été prononcée, le capitaine fût insolvable; les armateurs n'avaient pas la faculté de payer à sa place, sans être en demeure de le faire, et de s'adresser ensuite aux assureurs pour être

indemnisés par eux d'une perte que rien ne les obligeait de supporter.

« Enfin, une troisième question s'offre à l'esprit : Le capitaine commet une faute ; il est insolvable. Son armateur est tenu de la réparer. Quelles seront les obligations des assureurs? La Cour de Rouen, confirmant un jugement du Tribunal de commerce du Havre, a décidé, l'année dernière, qu'ils devaient payer. L'article 350, dit ce jugement, met au risque des assureurs les pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés. Les polices, en n'inscrivant pas cette dernière restriction, ont évidemment pour but de donner plus de latitude aux obligations des assureurs et de les assujétir à garantir les assurés contre les recours des tiers. » C'est, à notre avis, une grande erreur, et l'intention des parties n'a jamais été telle. Elles se sont référées à la loi commune, et il ne faut pas argumenter contre elles de ce que, dans une énonciation toute de style, elles ont omis quelques expressions. Sans doute on peut, dans une police d'assurance, garantir ce recours des tiers ; mais, quand on le fait, on le dit en termes formels. On voit cette stipulation dans plusieurs polices d'assurances contre l'incendie, où l'on assure le risque du voisin, dans les assurances qui protégent la navigation fluviale ; il en est même quelques exemples dans la navigation maritime. Ainsi, un des plus grands armateurs du Havre a l'habitude de faire insérer une pareille clause dans sa police ; mais enfin cette assurance est toujours faite en termes exprès. De plus, si on consulte ce qui se passe en Angleterre, où la marine joue un si grand rôle, on verra que jamais les assureurs n'ont l'habitude de

garantir ce risque. D'ailleurs, si l'on avait introduit dans la police une stipulation pareille, qui aurait aggravé le risque assuré, les assureurs auraient exigé d'abord que les assurés payassent une surprime, ensuite qu'ils consentissent à supporter une part de la perte. Cela est élémentaire en matière d'assurances. Or, dans l'espèce, aucune de ces conditions ne se rencontre.

« Dira-t-on : l'assureur a pris à sa charge la baraterie du patron; pour le dégager, il a fallu payer de fortes sommes; cette dépense reste dans le risque assuré? On donne au mot baraterie une étendue qu'il n'a jamais eue. Ce risque, on le sait, n'est pas mis par la loi à la charge des assureurs. Quand un sinistre arrive, ils pourraient dire à l'armateur : Ce sinistre est survenu par la faute de votre mandataire, du capitaine; nous nous refusons à vous payer. C'est à cette exception que lui donne la loi que l'assureur renonce quand il consent à assurer la baraterie de patron. Mais ce n'est pas à dire pour cela qu'il prenne à sa charge toutes les fautes du capitaine, quelles qu'elles soient. La distinction est facile à faire, et on l'a déjà faite. Les fautes du capitaine qui engagent directement la responsabilité de l'armateur sont garanties par l'assurance; il n'en est pas de même de celles dont le capitaine est personnellement tenu, qui lui sont propres, et qui n'engagent l'armateur que comme un mandant civilement responsable du fait de son mandataire.

« Ainsi, rien n'autorise à dire qu'un armateur est lié à réparer toutes les fautes du capitaine, dans toutes leurs conséquences, même à l'égard des tiers. C'est ainsi que l'a décidé un jugement rendu par le Tribunal de Marseille, en

1835, dans une espèce où il y avait cela de remarquable que les tiers liés étaient des chargeurs même de marine. C'est la seule décision judiciaire qui ait véritablement résolu la question qui nous occupe.

« Quant à ce système, qui consisterait à dire que le navire était saisi et que le seul moyen de lui faire continuer son voyage étant de payer, cette dernière dépense était une grosse avarie, on oublie, en tout cas, comme nous l'avons déjà dit, d'établir que le capitaine était insolvable, car si le capitaine, solvable, eût payé ce qu'il devait, l'armateur et le navire n'auraient jamais été compromis.

« Mais ce système aurait bien d'autres inconvénients. En effet, d'après l'article 216 du Code de commerce, l'armateur, civilement responsable de son capitaine, a le choix ou de payer ou de faire abandon. Or, les cas où l'abandon est permis sont soigneusement limités par la loi. Il faut que la détérioration de l'objet assuré soit au moins des trois quarts. On bouleverse l'économie de la loi ; on n'impute pas au capitaine seul, mais bien à l'armateur et aux assureurs, le dommage de tous ; et on donne ainsi à l'armateur dont le navire n'a que peu souffert le moyen de faire à volonté de son action une action d'avaries ou une action d'abandon. »

M. Dufaure termine en expliquant comment il se fait qu'il existe peu de décisions judiciaires sur cette matière. Jusque-là les Compagnies d'assurances avaient préféré transiger, mais aujourd'hui elles sont résolues à faire fixer la jurisprudence à cet égard, et elles ont la conviction intime que la Cour décidera que le Tribunal de commerce

s'est trompé en trouvant dans le jugement du juge de San-Francisco la preuve d'une baraterie de patron, et en faisant retomber directement sur l'armateur, et par conséquent sur les assureurs, les suites de cette prétendue baraterie. »

M. Dufaure a fait remarquer, comme on l'a vu, que la Cour de Rouen avait jugé (23 décembre 1853), et dans une affaire semblable, contrairement à l'arrêt de Paris, que lorsque les assureurs ont pris à leur charge, d'une manière générale et sans exception, toutes les fortunes de mer et les risques de baraterie de patron, ils sont tenus de garantir les propriétaires du navire assuré, des avaries causées à un autre navire par suite d'un abordage imputable à la faute du capitaine; et cette garantie est due qoiqu'une prime spéciale n'ait pas été stipulée et reçue par les assureurs pour risques d'abordage.

Mais voyons les termes de ces deux arrêts, celui de Rouen d'abord :

« Attendu qu'il est constant que le navire *l'Hermès*, capitaine Allemès, ayant abordé, sur la rade de Cardiff, le navire anglais *Rambler*, un arrêté de la Cour de l'amirauté a condamné le capitaine Allemès au paiement des avaries causées au navire abordé, lesquelles se sont élevées à la somme de 22,286 fr.; Attendu que cette condamnation a été motivée sur ce que l'abordage en question avait eu lieu par la faute du capitaine de *l'Hermès;* Attendu que Camboulas et Comp., armateurs dudit navire, ayant, en cette qualité, acquitté le montant des condamnations prononcées contre le capitaine Allemès, se sont adressés aux assureurs de leur bâtiment, à l'effet d'obtenir le remboursement des

avances qu'ils prétendent avoir faites pour leur compte en effectuant le paiement; Attendu que leur demande est basée sur ce qu'aux termes de l'article 1er de la police d'assurance passée entre eux et leurs assureurs, ceux-ci ont pris à leurs risques toutes pertes provenant d'abordage fortuit, baraterie de patron, et généralement tous autres accidents et fortunes de mer;

« Attendu que les deux Compagnies qui sont en instance repoussent cette demande, en prétendant que le paiement fait par Camboulas et Comp. est la conséquence d'une responsabilité civile résultant des faits de leur capitaine, aux termes de l'article 216 du Code de commerce; que vouloir la faire peser sur les assureurs est créer un risque nouveau, puisqu'en prenant à leur charge la baraterie de patron, ils ont entendu simplement renoncer à l'exception qui leur appartient, aux termes du droit commun, d'exciper de la faute du préposé de l'assuré pour s'affranchir d'un risque qui, cessant cette faute, serait à leur charge; qu'ils n'ont d'ailleurs garanti que les fortunes de mer affectant directement le navire assuré, et n'ont pas entendu se rendre garants, envers Camboulas et Comp., des recours exercés contre eux par tiers, à l'occasion d'un abordage dont leur navire n'a pas souffert; Attendu que s'il est vrai de dire que les propriétaires du navire *Rambler* ont pu ou auraient pu, soit en se fondant sur la législation de leur pays, soit en invoquant les dispositions de l'article 216 du Code de commerce, contraindre Camboulas et Comp. à leur rembourser la somme que ceux-ci réclament aujourd'hui aux assureurs du navire *Hermès*, il ne l'est pas moins de prétendre que la

cause première de cette réclamation, c'est-à-dire l'abordage des deux navires sur la rade de Cardiff, est un des accidents ou fortunes de mer inscrits dans l'article 350 du Code de commerce ;

« Attendu que les assureurs, ayant pris à leur charge, d'une manière générale et sans exception, les risques de baraterie de patron, ne peuvent être admis à prétendre qu'ils ont bien garanti les propriétaires du navire *Hermès* des pertes et dommages éprouvés par ce navire lui même par la faute du capitaine, mais qu'ils n'ont pas assumé sur eux la responsabilité des dommages causés à un autre navire par suite de ces mêmes fautes ; — Attendu que tel n'est pas l'esprit des contrats d'assurances en ce qui touche la baraterie de patron ; qu'il a toujours été entendu qu'au moyen de la prime convenue, les assurés seraient garantis de toutes les conséquences qu'entraîneraient les fautes commises par les capitaines de navires dans l'exercice de leurs fonctions et pendant la durée des risques ; Attendu, dès lors, qu'il importe peu que le navire *Rambler*, abordé par l'*Hermès*, ait souffert seul des suites de cet abordage ; que, du moment où ce dernier a été forcé de réparer les avaries ou d'en payer le montant, cette perte doit retomber sur les assureurs, parce qu'elle est la conséquence de l'un des risques qu'ils ont bien voulu courir ;

« Attendu qu'à tort ils invoquent, à l'appui du refus qu'ils opposent à Camboulas, les conditions qui règlent sur cette matière, dans un pays voisin, les rapports des assurés et des assureurs ; qu'il résulte des communications faites au tribunal que ceux-ci ne stipulent point une prime spé-

ciale pour la garantie contre le recours des navires abordés, et que, s'ils ont soin d'introduire dans celles des conditions imprimées des contrats d'assurances qu'ils ne rembourseront aux assurés que les trois quarts des sommes que ceux-ci seraient contraints de payer pour réparations de dommages causés à un bâtiment abordé par la faute du capitaine ou de l'équipage du navire assuré, il est rationnel de reconnaître que, sans cette condition imposée aux propriétaires de navires par les assureurs et dans leur intérêt tout particulier, ceux-ci se seraient regardés comme responsables de la totalité de ces dommages ;

« Attendu que les assureurs prétendent encore que, n'ayant pas reçu de prime spéciale pour le risque en question, il ne peut leur être imposé, voulant par là assimiler la position d'un propriétaire de navire à celle d'un propriétaire d'immeubles qui, pour se soustraire au recours qu'exerceraient contre lui ceux de ses voisins qu'il incendierait, ne balance pas à payer à la Compagnie qui l'assure une prime supplémentaire ou spéciale ; — Attendu que les assureurs oublient qu'il n'existe aucune analogie entre ces deux assurés, puisque l'un peut calculer à l'avance la perte que lui causera son titre de propriétaire de navire, perte qui se borne à l'abandon de son navire et de son fret, aux termes de l'article 216 du Code de commerce, tandis que l'autre pourrait se voir complétement ruiné, s'il ne s'imposait pas le sacrifice d'une prime toujours fort modérée ; que l'on ne comprendrait donc pas qu'il pût balancer à s'exonérer d'un pareil risque à l'aide d'une faible dépense. »

Voici maintenant les considérants de l'arrêt de Paris

contre lequel la Cour de cassation vient d'admettre le pourvoi :

« Considérant qu'il est constant entre les parties : — Que, le 13 juillet 1852, un abordage a eu lieu entre le bâtiment français *le Pacifique* et un trois-mâts étranger, *l'America*, à 50 milles environ des côtes de la Californie ; — 2° Que *le Pacifique*, sorti sans avaries de ce conflit, est arrivé le 18 juillet à San-Francisco ; — 3° Que, le 7 octobre suivant, une décision judiciaire a alloué aux armateurs de *l'America*, en compensation du dommage éprouvé par leur navire, une somme de 6,000 dollars ;

« Considérant que les propriétaires du *Pacifique*, ayant satisfait à cette condamnation, réclament aujourd'hui des Compagnies, avec lesquelles ils ont formé des contrats d'assurances, la restitution de la somme payée ; — Que cette demande est fondée sur les motifs suivants :

« 1° Qu'il s'agit d'une dépense extraordinaire faite pour la conservation des objets assurés, et, qu'aux termes de l'article 397 du Code de commerce, les dépenses de cette nature, assimilées à des fortunes de mer, incombent aux assureurs ; — 2° Que le jugement de San-Francisco supposant une faute du capitaine, c'est aux assureurs d'en répondre, la baraterie de patron étant garantie par la police ;

« Considérant, sur le premier moyen, qu'aux termes des articles 350, 397, 400 et 403 du Code de commerce, la convention d'assurance maritime n'a d'autre objet que de réparer les pertes et dommages qu'ont éprouvés les effets mis en risque ; — Que les clauses de la police, qui lient les parties, n'ont pas d'autre signification ; — Que tous les

accidents qui s'y trouvent énumérés, comme engageant la responsabilité des assureurs, *naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, et généralement toutes fortunes de mer,* se réfèrent exclusivement aux corps et facultés du *Pacifique;* — Que, par conséquent, dès qu'il est reconnu par les intimés que le navire et son chargement sont arrivés intacts à San-Francisco, but et fin du voyage assuré, toute action en restitution doit leur être refusée; — Que, vainement, ils invoquent ces expressions générales de la police, « *tous accidents ou fortunes de mer,* » pour en déduire que la condamnation prononcée à San-Francisco, ayant pour cause, pour prétexte au moins, un accident arrivé dans le cours de la navigation, les assureurs en doivent garantie; — Que ces mots, soit qu'on s'attache au principe constitutif de l'assurance, soit qu'on interroge le contrat lui-même, se limitent naturellement aux choses assurées;

« Considérant qu'on ne peut prétendre avec plus de fondement que la libre disposition du *Pacifique*, et de son chargement à San-Francisco ayant été subordonnée par le juge au paiement des 6,000 dollars accordés à *l'America*, il s'agit d'une de ces dépenses extraordinaires que l'article 397 du Code de commerce considère comme avaries et met à la charge des assureurs; — Que l'article 397, en effet, ne s'applique qu'aux dépenses faites directement pour le bâtiment ou pour les marchandises assurées; — Qu'autant il est raisonnable et juste d'imposer aux assureurs la restitution des sommes qui ont été consacrées à lever les obstacles que l'état du bâtiment ou la condition du charge-

ment pouvaient opposer au voyage assuré, autant il serait abusif d'étendre leur responsabilité au paiement des dommages soufferts par les tiers; — Que, pour qu'il en fût autrement, il faudrait une stipulation spéciale, les contrats ne pouvant embrasser que les choses sur lesquelles les parties se sont proposé de contracter ;

« Considérant, sur le deuxième moyen, que la baraterie ne se présume pas, que la seule preuve, produite par les intimés, est tirée du jugement de San-Francisco ; que ce jugement a, sans doute, pour base une faute prétendue du capitaine du *Pacifique*, mais que la décision du juge étranger ne lie pas les tribunaux, et que la partie condamnée peut renouveler le débat ; — Que, loin de trouver dans les documents du procès la confirmation de l'allégation des intimés, il en résulte, au contraire, que l'abordage du 13 juillet 1852 a été purement fortuit ;

« Considérant, en outre, qu'à défaut de convention contraire, la clause de la police, qui met à la charge des assureurs la baraterie de patron, n'a d'autre objet que de garantir aux assurés la réparation du préjudice que pourraient causer aux effets mis en risque la fraude ou l'impéritie du capitaine; — Que l'étendre aux dommages faits aux tiers serait dénaturer le contrat, en substituant à des risques limités et définis la responsabilité de faits impossibles à prévoir ;

« Considérant, d'ailleurs, qu'il n'y a pas à chercher d'analogie entre le cas actuel et les cas de prise ou d'arrêt de prince, la garantie de ces accidents de mer n'étant point comprise dans la police d'assurance ;

« Émendant, décharge les appelants des condamnations contre eux prononcées, etc. »

Évidemment cet arrêt consacre les véritables principes en matière d'assurance maritime, et nous pensons qu'ils seront reconnus par la Cour de cassation, chambre civile.

On a voulu confondre l'abordage avec des événements qui n'avaient pas droit à ce nom, et on agissait ainsi pour invoquer la prescription; mais la Cour de Bordeaux, 17 mars 1830, juge que, par le mot abordage, la loi entend exprimer le heurt de deux vaisseaux. En conséquence, est soumise à la prescription ordinaire, et non à celle des articles 435 et 436 du Code de commerce, en ce que le procès-verbal du sinistre n'aurait pas été dressé dans les vingt-quatre heures, l'action pour dommage éprouvé par un bateau qui a échoué contre un pieu placé dans une rivière.

Si l'abordage arrive dans un port ou dans une rade, le capitaine qui se croit en droit de demander une indemnité, doit constater sa réclamation dans le délai et la forme déterminés par l'article 436 (1).

En cas de dommages causés par l'abordage, les protestations faites par l'armateur profitent aux consignataires des marchandises; à cet égard, l'armateur doit être réputé le mandataire des consignataires. Il n'est pas indispensable que les protestations soient faites par le capitaine ou patron du navire (2). Le délai imposé par le Code de commerce

(1) Arrêt du 5 messidor an XIII.

(2) C. de comm., 435; Rennes, 3 août 1832.

(vingt-quatre heures pour protester) n'est pas fatal lorsque le navire qui a abordé s'est éloigné sans être reconnu (1).

L'abordage a déterminé aussi des questions de compétence qu'il suffit d'indiquer.

Ainsi on a jugé que le tribunal du lieu, *du reste*, du navire abordeur ne pouvait être le tribunal compétent pour apprécier les dommages, quand le domicile des armateurs du navire est ailleurs (2). Le contraire cependant résulte d'un arrêt de Rouen, 7 juin 1856, qui nous paraît mieux convenir aux exigences de la situation.

§ 11. — DES FORTUNES DE MER.

Sommaire.

72. Distinction entre les sinistres majeurs et mineurs; des fortunes de mer; cas fortuits; paroles remarquables de M. Delaborde;
73. Le risque de mer doit être la cause du dommage;
74. Fortunes de mer indiquées par la loi; frais de l'équipage pendant les réparations ou le second voyage qu'elles nécessitent; clause particulière des polices;
75. L'article 350 du Code de commerce n'est pas limitatif; *in notis;* vétusté des accessoires du navire;
76. Cas divers de perte résultant de fortunes de mer; exceptions; transport sur canot; déchargement des marchandises sans cas fortuit, dommage causé par les rats; piqûre des vers;
77. Le propriétaire du navire doit fournir les fonds nécessaires pour les réparations, sauf son recours contre qui de droit.

72. On se sert des expressions : sinistres *majeurs* ou si-

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 décembre 1856.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 28 novembre 1856.

nistres *mineurs*, suivant que les fortunes de mer ont occasionné une perte partielle ou totale.

Les fortunes de mer doivent être des cas de force majeure.

M. Delaborde, dans son *Traité des Avaries* (p. 47 et suiv.), examine, à un point de vue très-élevé, ce qu'on doit entendre par cas fortuits. C'est aussi à ce point de vue que semblent déterminées toutes les obligations du capitaine et celles de l'assuré. Voici les expressions de cet auteur :

« Dans le langage de l'homme religieux, langage d'autant plus élevé que la conviction de laquelle il émane est plus légitime et plus énergique, les mots *cas fortuits* ont un sens précis. Ils ne doivent et ne peuvent s'appliquer qu'aux événements que l'intelligence humaine, abandonnée à ses faibles ressources, est incapable de prévoir, et dont le secret n'appartient qu'à Dieu seul, souverain maître du passé, du présent et de l'avenir.

« S'agit-il d'interpréter les mots *force majeure :* ici encore le langage de l'homme religieux est l'expression d'une conviction sincère et profonde. S'il parle, c'est toujours en reconnaissant que sa propre force n'est que faiblesse, en présence de la force suprême dont est revêtu l'Être tout-puissant qui se qualifie lui-même du nom de *Dieu fort* (1). Pour lui, la force majeure n'est donc rien autre que la force divine; c'est à l'empire de cette force qu'il se soumet avec une pieuse résignation, et c'est elle qu'il adore dans ses manifestations irrésistibles, en sentant qu'elle est constamment élevée au-dessus de lui, de la hau-

(1) Exode, chap. XX, vers. 5.

teur incommensurable qui sépare l'infini du fini, le créateur de la créature.....

« Or, bien qu'il y ait pour lui, dans le principe et l'accomplissement de chacun de ces faits, tout un mystère dont il ne lui soit pas permis de sonder la profondeur, il doit du moins, s'il est sincère et doué de convictions élevées, ouvrir son âme à un sentiment de confiance et d'espoir, et reconnaître que toute dispensation d'en haut, quelque austère qu'elle soit en apparence, a toujours, pour l'homme qui en est l'objet, un but spécial à atteindre entre les mains du Dieu souverainement juste et bon, de qui seul procèdent toutes choses.

« Que cette grande et consolante vérité pénètre dans son âme, qu'il sache que *la voix de l'Éternel, du Dieu fort, retentit sur les grandes eaux* (1) ; et alors on le verra déclarer, non point avec une légèreté coupable, mais dans un esprit sérieux de sincérité et de soumission, que c'est à la volonté de Dieu qu'il subordonne tous les droits qu'aux yeux des hommes il a sur son navire (2), que c'est contre cette volonté qu'il se sent incapable de lutter (3), sous quelque forme qu'elle se produise à la surface des mers, et que c'est de la miséricorde de Dieu seul (4) que, du fond

(1) Psaume XXIX, vers. 3.

(2) « Je, N***, maître après Dieu du bon navire, que Dieu sauve, etc., etc. »

(3) « A impediment de Deu, ne de mar, ne de vent ne de senyo-« ria, algù no y pot res dir ne contrastar, ne es raó que puga fer. » (*Consulat de la mer*, chap. XX, CXLVII, CXCVII, CCXV, CCXVII.)

(4) « Ceux qui descendent sur la mer, dans des navires, faisant

des abimes creusés par la tempête, il attend et obtiendra sa délivrance. »

73. L'assureur n'est responsable du sinistre qu'autant qu'il est arrivé sur mer (1). Nous indiquerons cependant bientôt quelques exceptions.

Le risque de mer doit être la cause immédiate de la perte des objets assurés et non simplement sa cause occasionnelle (2). Nous reviendrons sur ce point en parlant du caractère des risques, de leur durée, et du vice propre.

74. Le Code de commerce (art. 350) énonce les risques ou fortunes de mer dont les assureurs peuvent se charger. L'assureur répond des pertes arrivées dans les choses assurées ou par rapport auxdites choses (3). L'assureur doit

---

« le commerce parmi les grandes eaux, voient les œuvres de l'Éter-
« nel et ses merveilles dans les lieux profonds ; car il commande, et
« il fait surgir un vent de tempête qui élève les vagues de la mer ; ils
« montent aux cieux, ils descendent aux abîmes ; leur âme se fond
« d'angoisse ; ils branlent et chancellent comme un homme ivre, et
« toute leur sagesse leur manque. Alors ils crient à l'Éternel dans
« leur détresse, et il les délivre de leurs angoisses ; il arrête la tour-
« mente, la changeant en calme, et les ondes sont calmes ; puis ils
« se réjouissent de ce qu'elles sont apaisées, et il les conduit au port
« qu'ils désiraient. » (*Psaume CVII*, vers. 23 à 30.)

(1) Delvincourt, 2-392.

(2) Pardessus, t. III, n° 770.

Pour que la responsabilité des assureurs soit engagée, il est indispensable que l'avarie extraordinaire survenue aux marchandises qui sont de nature à se détériorer elles-mêmes soit le résultat direct d'un accident de mer. *Vide infrà.*

(3) Pothier, n° 49.

donc garantir l'assuré des dommages que supportent corporellement les effets assurés ou les dépenses auxquelles ces mêmes objets ont donné lieu. Ainsi, la jurisprudence a décidé que l'assureur est tenu des vivres et gages de l'équipage *pendant le temps des réparations du navire*, bien qu'elles n'aient lieu qu'à une époque postérieure à la cessation des risques, le navire étant au lieu de sa destination (1). Que les assureurs sur corps doivent indemniser l'assuré des salaires et de la nourriture de l'équipage pendant le voyage intermédiaire qu'occasionnent les réparations à faire aux navires (2). Mais s'il a été jugé que l'assureur sur corps doit tenir compte à l'assuré du loyer et des vivres de l'équipage pendant la réparation forcée du navire, cettte indemnité (3) n'est plus due pour le temps postérieur à ces réparations, et pendant lequel le navire continue à

---

(1) Bordeaux 3 mai 1841, J. P., 1841, 2-252.

L'article 3 de la *Police des assureurs de Paris* porte :

« *Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ;* de captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; *de la baraterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude*, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine est de leur choix ; enfin de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche. »

(2) Bordeaux, 6 décembre, 1830, S. V., 31-2-262.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 31 décembre 1830. *Journal de Marseille*, 1-11-320 ; 5 septembre 1833, Trib. de comm. de Marseille, *Journal de Marseille*, 15-1-135 ; mais voyez notre chapitre des avaries.

séjourner volontairement au lieu où il a été réparé ; le risque de mer, en effet, n'est plus alors garanti.

L'assureur sur corps répond des avaries survenues au navire pendant le voyage assuré, et le second voyage nécessaire pour pourvoir aux réparations lorsque ce navire n'a pu, de l'avis des experts, être réparé au port de sa destination et a été obligé, en conséquence, de se diriger vers un autre port (1).

Les frais payés pour le pilotage, le tonnage et l'amarrage ne peuvent, en principe, donner aucun droit à l'assuré contre l'assureur (2) ; mais si ces droits ont été payés parce que l'assuré fuyait la tempête, l'ennemi, etc., l'assureur les doit (3) s'il a accepté notamment ce dernier risque.

75. Nous venons d'indiquer certaines fortunes de mer que garantit l'assureur, mais il faut remarquer que le Code de commerce n'a rien de limitatif dans ses énumérations ; l'article 350 du même Code n'est qu'énonciatif.

Du reste, les conventions des parties peuvent restreindre ou étendre les divers cas de fortune de mer ; il suffit, pour connaître les divers usages adoptés à cet égard dans certaines localités, d'examiner attentivement les diverses polices d'assurance, ou bien, en dehors des cas prévus, il faut

---

(1) Bordeaux, arrêt déjà cité ; C. de comm., 397, 403.

(2) Pardessus, t. III, n° 675 ; trib. de comm. de Marseille, jugement déjà cité ; *Journal de Marseille*, 1-11-320 ; art. 406 C. comm.

(3) Pothier, n° 67 ; Valin, sur l'art. 30, tit. des Assurances ; Favard, v° *Assurances*, § 2, n° 54.



reconnaître que l'appréciation de la fortune de mer est abandonnée aux lumières des magistrats.

Si l'assureur est tenu des accidents qui sont la conséquence des fortunes de mer, il ne doit pas cependant sa garantie lorsque le dépérissement du navire et de ses accessoires est occasionné par l'usage qu'on en fait, lorsqu'une ancre, par exemple, est perdue par suite du mauvais état d'un câble usé (1).

76. La marchandise qui a été chargée sur un canot et qui périt avant d'arriver à terre est une perte devant être réputée fortune de mer et, par conséquent, à la charge de l'assureur (2); mais les marchandises déchargées sans motif de force majeure ne sont plus à la charge de l'assureur et ne peuvent plus être rechargées aux périls et risques de ce dernier. Il en serait autrement lorsque le déchargement n'a été opéré que par un événement de force majeure; les marchandises pourront être rechargées sur le navire, et le risque qu'elles courent de nouveau est supporté par l'assureur (3).

---

(1) Valin, sur l'art. 29; Pothier, n° 66; Emérigon, t. I, chap. XII, sect. 9; Pardessus, t. III, n° 773.

(2) Bordeaux, 23 novembre 1830, D. P., 31-2-7.

(3) « Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre, au lieu de la destination. Les risques de transport par alléges et gabarres, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

« En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques conti-

Le dommage causé par les rats doit être considéré comme fortune de mer plutôt que comme étant le résultat du vice propre de la chose (1).

Nous citerons encore un exemple pour indiquer les faits d'appréciation soumis aux juges; nous parlerons ailleurs du vice propre qui affranchit l'assureur de toute responsabilité.

Le dommage que la piqûre des vers occasionne au navire est un accident de mer qui incombe aux assureurs quand il est établi que ceux-ci se sont attachés au navire dans le cours de la navigation (2).

En supposant que le capitaine de navire soit responsable de pareilles avaries, un tel fait de sa part ne peut être considéré comme un cas de baraterie dont l'assureur ait entendu garantir le risque à l'assuré (3).

77. Le propriétaire du navire est obligé d'avancer les fonds pour la réparation des avaries; il ne peut les répéter contre l'assureur qu'après règlement fait avec lui (4).

L'assureur doit toutefois l'intérêt des sommes avancées

---

nuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie. (*Police d'assurance maritime de Paris*, article 3.) »

(1) Paris, 21 décembre 1843, S. V., 44-2-200.

(2) Bordeaux, 14 avril 1856; conforme à la sentence de l'amirauté d'Aix du 21 janvier 1751.

(3) Tribunal de commerce de la Seine, 9 janvier 1843; voyez *le Droit*, journal des tribunaux, 18 janvier 1843.

(4) Poitiers, 25 juin 1824, D. P., 25-2-80.

pour ces réparations (1), puisque c'est pour rendre la perte moins grande que l'assuré en fait l'avance; il a donc été son *negotiorum gestor*. (Art. 1372 et suiv. Code Nap.)

CHAPITRE VI.

VICE PROPRE DE LA CHOSE.

Sommaire.

78. L'assureur ne répond pas du vice propre de la chose; qu'entend-on par vice propre?
79. La nature des objets soumis à détérioration doit être déclarée;
80. Les assureurs peuvent se charger du vice propre de la chose;
81. L'appréciation du vice propre de la chose appartient souverainement aux tribunaux;
82. Quel effet a sur l'existence du vice propre la dispense ou l'absence du certificat de l'état du navire au départ? Dans le doute sur le vice propre, l'assuré doit-il prouver la force majeure?
83. Conditions essentielles de la stipulation qui met à la charge de l'assureur le vice propre de la chose;
84. Signification de la clause, *en quoi que le tout consisté ou puisse consister*; est-elle une renonciation au droit commun? Dérogation à l'article 352 du Code de commerce;
85. De la diminution ou de l'augmentation du poids des marchandises par suite d'un accident de navigation; comment, dans les deux espèces, est calculée l'avarie?

78. En dehors des risques à la charge de l'assureur et placés sous la rubrique de l'art. 350 du Code de commerce, il en est encore d'autres qui résultent des diverses dispositions de la loi : tels sont le vice propre de la chose, la baraterie de patron, le changement de route ou de voyage. Nous allons examiner la doctrine et la jurisprudence sur ces

(1) Code Nap., 1154; Bordeaux, 3 décembre 1817, D. P., 28-2-44.

divers points ; et d'abord qu'entend-on par *vice propre?*

« Ce n'est pas seulement la mauvaise qualité, ou la conformation vicieuse d'une chose, qui aurait, avant sa mise en risque, porté avec elle et en elle le germe de sa corruption : c'est plus généralement toute détérioration dont une chose saine, et bien conditionnée d'ailleurs, est susceptible par sa nature, pourvu toutefois que cette détérioration n'ait pas été occasionnée, accélérée ou aggravée par des accidents de mer. Ainsi, des soieries peuvent se piquer, des huiles rancir, de la glace se réduire en eau, des vins devenir aigres ; aucune de ces détériorations n'engagera la responsabilité de l'assureur, si un sinistre maritime, une tempête, un naufrage, une relâche forcée ne les a point produites ou aggravées.

« Remarquez que nous disons un *sinistre maritime,* et non point la *mer :* c'est qu'en effet il ne suffirait point, pour obliger l'assureur à réparer le dommage, d'établir que la chose s'est gâtée pour avoir été mise sur mer, ni même pour avoir subi le contre-temps d'une traversée plus ou moins longue. Les vices propres de la chose ne se déterminent pas d'une manière absolue ; on range dans cette catégorie, non-seulement les détériorations dont les choses sont naturellement susceptibles à terre, mais aussi les avaries que le fait seul de la navigation doit leur faire éprouver. Ce sont là des risques prévus par l'assuré, inséparables de toute expédition par mer ; ce ne sont point des cas fortuits maritimes. L'assureur peut certainement s'en charger par convention expresse, mais la nature du contrat ne l'en rend point responsable. C'est ainsi que le coulage or-

dinaire des liquides n'est pas une avarie à la charge de l'assureur, parce qu'il est de la nature de cette espèce de marchandises de ne pouvoir supporter le transport maritime sans éprouver une certaine diminution (1).

« Mais aussitôt qu'un accident maritime fortuit ajoute aux causes de détériorations inhérentes à la nature de la chose assurée, dès lors la responsabilité de l'assureur se trouve engagée, et il doit réparer le dommage dans la mesure que la fortune de mer l'a causé (2). »

Cette doctrine de M. Lemonnier (t. I, p. 275) est exacte et nous l'adoptons entièrement.

79. L'assureur ne répond donc pas des déchets, diminutions et pertes arrivant par le vice propre de la chose, tel qu'il vient d'être défini, car ce n'est pas là, dans le sens du contrat d'assurance, un risque de mer (3).

L'assureur ne peut encore être responsable des objets sujets à détérioration par un événement de mer, si la nature de ces objets n'a pas été spécifiée; il faudrait toutefois décider autrement si l'assuré n'avait pu faire cette désignation.

80. Il ne suit pas de ce qui précède que les assureurs ne puissent, par une convention spéciale, prendre à leur charge le vice propre de la chose.

---

(1) Émérigon, t. I, p. 388; Valin, t. II, p. 14; Pothier, p. 105; Pardessus, t. III, p. 273; Locré, t. II, p. 262.

(2) Tribunal de commerce de Bordeaux, 7 juin 1841; *Mémorial de Jurisprudence*, t. VIII, I, p. 204.

(3) Bordeaux, 10 janvier 1844.

Nous plaçons à la fin de cet ouvrage les conditions particulières des polices sur liquides.

81. Il est assez difficile, dans certaines circonstances, d'apprécier quand il y a vice propre de la chose; mais le droit qui appartient aux tribunaux de déterminer le vice propre, ainsi qu'on l'a déjà vu, existe, sans qu'il y ait lieu à cassation sur le mérite de l'appréciation (1).

82. Lorque l'assureur n'a point pris à sa charge le risque du vice propre, il a le droit de l'invoquer pour être dispensé du paiement de la perte, s'il l'éprouve, et dans le cas même où l'assuré a été dispensé de fournir un certificat du bon état du navire avant le départ. Cette dispense n'est pas une renonciation de l'assureur et ne s'entend que de la présomption du bon état du navire (2). Au surplus, si le délaissement a lieu pour cause de *naufrage*, et non d'*innavigabilité*, il ne résulte pas de l'irrégularité des procès-verbaux de visite dressés lors du départ, que le navire ait dû périr par suite de vice propre; la présomption contraire existe, si l'assureur ne parvient pas à la détruire (3).

Nous aurons encore occasion, en traitant de l'innavigabilité, de parler des effets de la visite ou de la non visite du navire avant le départ.

Il est vrai que l'assureur qui n'a pas garanti expressément le vice propre doit prouver celui-ci, pour établir que

---

(1) Cass., req., 29 juin 1836, D. P., 36-405.

(2) Cass., arrêt déjà cité.

(3) Tribunal de commerce de Marseille, 3 mars 1821; *Journal de Marseille*, t. II, p. 175.

sa responsabilité est à couvert; mais dans le doute sur l'existence du vice propre, l'assuré doit prouver la force majeure qui a occasionné l'accident (1).

83. Quelle que soit la stipulation, les objets soumis à l'assurance ne doivent point, lorsqu'on souscrit le contrat, être dans un état imminent de perte (2). S'il en était ainsi, l'assureur serait déchargé du risque. Il faut donc admettre que lorsque l'assureur prend à sa charge le vice propre, l'assuré n'a dû cacher aucun fait qui pût empêcher l'assureur d'apprécier par lui-même le risque qu'il courait, de telle sorte que l'assureur ait pu juger qu'il n'y avait pas perte certaine par le vice propre (3).

84. Lorsque l'assurance repose sur marchandises avec cette clause : *En quoi que le tout consiste ou puisse consister*, les marchandises même périssables sont à la charge des assureurs ; les parties contractantes sont censées avoir voulu déroger au droit commun résultant de l'article 352 du Code de commerce (4).

85. La diminution du poids des marchandises, au lieu de destination, est à la charge de l'assureur, si cette diminution est le résultat d'un accident de navigation.

Si les marchandises ont, au contraire, augmenté de poids par l'effet d'une fortune de mer, l'avarie ne doit être calculée que sur la quantité des marchandises réellement

(1) Voy. Pardessus, t. III, n° 773.

(2) Pardessus, t. III, n° 883.

(3) Tribunal de commerce de Marseille, 3 novembre 1830.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1830, D. P., 32-3-109.

chargées et d'après le poids qu'elles avaient au moment du chargement (1). On doit admettre, en effet, que lors de la vente des marchandises on tiendra compte de cet accident pour déterminer le prix loyal de la vente.

CHAPITRE VII.

BARATERIE DE PATRON.

Sommaire.

86. L'assureur ne garantit pas le capitaine de navire contre ses propres fautes;
87. Quelle est la valeur du rapport du capitaine? Peut-il être combattu par une preuve contraire?
88. L'assureur peut garantir les tiers contre la faute du capitaine;
89. Le capitaine peut-il se faire assurer contre la faute des gens de l'équipage?
90. Les passagers, les pilotes, les lamaneurs, sont-ils compris au nombre des gens de l'équipage?
91. L'assurance contre la baraterie de patron ne s'applique pas au fait des journaliers; l'assurance contre la baraterie de patron n'est pas comprise dans l'assurance à tout risque; la baraterie de patron ne comprend pas le concert frauduleux entre le patron et l'assuré;
92. Le capitaine est responsable du défaut d'arrimage;
93. Divers cas de baraterie de patron; vente du navire pour moins des trois quarts; incendie du navire; rupture de voyage; indemnité n'ayant pas le caractère de profit espéré;
94. La baraterie de patron n'a lieu que si le capitaine agit dans l'exercice de ses fonctions et non comme subrécargue; faute personnelle de l'assuré;
95. L'assureur garant de la baraterie de patron ne doit que la valeur du navire et du fret abandonnés;
96. La baraterie de patron ne comprend pas nécessairement toutes les fautes du capitaine pour défaut d'accomplissement de formalités légales; ligne des risques abandonnée;

(1) Delaborde, n° 201.

86. L'assureur ne garantit pas l'assuré des pertes et dommages qui proviennent de son fait ou de celui de ses préposés (1); toute convention contraire serait illicite;

---

(1) 3 novembre 1830; Bordeaux, S. V., 31-2-80; Emérigon, t. I, chap. II, sect. 12; voy. aussi l'arrêt de Poitiers, 24 juin 1831, D. P., 31-2-224.

Les législateurs de tous les temps ont compris combien il importait de régler les obligations du capitaine.

Un document intéressant, tant par son ancienneté que par la nature des dispositions qu'il renferme, démontre l'importance qu'à l'époque de la rénovation du commerce maritime, on attachait au bon arrimage des marchandises. Voy. *Règlement pour les arrimeurs de la vicomté de l'Eau de Rouen* (voy. Recueil du Louvre, tom. VIII, p. 303 à 306), il porte la date de 1398. L'article Ier est ainsi conçu : « *Que aucun ne s'entremette d'estre oudit mestier ne faire ledit labour, se il ne scet arrimer convenablement au prouffit du marchant et vaissel où ledit labour sera fait, tant ou fons d'icellui, que autrement, jusques à la parcharge, et que en icellui ne cueille vent parquoy aucun inconvénient se puisse ensuir oudit vessel, parquoy il ait péril en ce qui dedens seroit.* »

« Voy. Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 7. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. II, chap. IV. — Ordonn. de *France*, d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 4. — Code de commerce *français*, art. 405.

(Notes de M. Delaborde, p. 56 et suiv.; voyez aussi, même auteur, p. 58 et suiv., dans les notes.) »

« Voy. *Nomos Rhodiôn nautikos*, pars III, cap. XXXIV, XXXVIII. — Rooles ou jugements *d'Oléron*, art. II. — Jugements de *Damme* ou

ainsi un capitaine ne peut se faire assurer contre sa propre faute (1).

C'est à l'assureur, du reste, qu'incombe la preuve que la perte provient du fait de l'assuré ou de ses préposés.

Par *fait* de l'assuré ou de ses préposés, on doit cependant entendre une faute qui ait un caractère tel que, sans elle l'accident ne serait pas arrivé.

Dans les assurances terrestres, l'assuré est garanti contre ses propres fautes, lorsqu'elles n'ont pas le caractère du

---

lois de *Westcapelle*, jug. XI. — Droit maritime de *Wisby*, art. 25. — *Consulat de la mer*, chap. XVIII, XIX, XX, XXIV, XXV, XXVI. — *Guidon de la mer*, chap. V, art. 9, 10, 11. — Recès de la ligue *anséatique* de 1530, art. 18.—Ordonn. de *Lubeck* de 1542, art. 21.— Code maritime de *Danemarck*, de 1561, chap. XXXIX.—Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 6. — Statut de *Hambourg* de 1603, part. II, tit. XIV, art. 34. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. I, chap. VII; part. II, chap. IV. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. XXVII, XXVIII.

« Voy. *Consulat de la mer*, chap. CXLI. — Statut de *Marseille*, de 1253 à 1255, liv. IV, chap. XX —Ordonn. maritime de *Pierre d'Arragon*, de 1340.—Statut de l'office de *Gazarie*, de 1441, chap. VIII, LXXXI.—Recès de la ligue *anséatique*, de 1447, art. 16.—Willekur de *Dantzick*, de 1455, chap. XVI. — Lois de *Venise*, du 12 juillet 1527; du 8 juin 1569; du 4 novembre, 1589; du 18 juin, 1598; du 31 août 1602. — Code de *Lubeck*, de 1586, liv. VI, tit. II, art. 7. — Recès de la ligue *anséatique*, de 1614, tit. III, art. 2.—Ordonn. de *France*, d'août 1681, liv. II, tit. I. art. 12. — Code de commerce *français*, art. 229.—Código de comercio *Español*, de 1829, art. 665.

(1) M. Lemonnier enseigne avec raison que cette clause s'applique aussi au chargeur, qui est en même temps armateur (t. I, p. 309).

dol ou de la faute lourde; en matière d'assurances maritimes, au contraire, toute faute ayant des conséquences très-graves, l'assurance au profit du capitaine aurait pour effet de le rendre négligent. Les assureurs, comme on le verra bientôt, répondent des faits des passagers (1).

87. Les assureurs, après l'accident maritime, ont donc intérêt à prouver qu'il est dû à la faute du capitaine ou de ses préposés; mais il a été décidé que les assureurs d'un navire ne peuvent prouver contre et outre le contenu du procès-verbal de l'accident, et prétendre qu'il est dû, non à une fortune de mer, mais à la faute du capitaine.

Cette doctrine n'est pas absolument vraie.

En effet, si le rapport du capitaine fait foi par lui-même, c'est à la condition toutefois que les faits qui y sont énoncés ne seront pas prouvés être mensongers. C'est donc avec raison que M. Delaborde (n° 436) enseigne que le rapport du capitaine peut être combattu par la preuve contraire, sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'inscription de faux.

Par application de ces principes, la Cour de Poitiers a jugé, le 24 juin 1831, que l'assureur qui a garanti la baraterie de patron, a qualité pour rechercher les causes du sinistre, et pour agir, même avant d'avoir payé le montant de l'assurance, contre le capitaine du navire, à l'effet de le faire déclarer responsable des fautes qu'il lui impute.

88. L'assureur peut prendre à sa charge, au profit des tiers, les crimes, délits, prévarications, fautes graves, légères ou de simple négligence du capitaine et de l'équipage.

---

(1) Bordeaux, 23 novembre 1830, D. P., 3-2-7.

Cette clause de responsabilité met à la charge de l'assureur la *baraterie de patron*. Cette assurance est licite puisqu'elle n'influe en aucune sorte sur les soins que le capitaine ou ses préposés doivent au navire et aux marchandises. Nous avons déjà vu que les assureurs de Paris ne garantissent pas le dol et la fraude du capitaine, lorsque le capitaine est du choix de l'armateur.

89. Nous avons indiqué plus haut un arrêt de Bordeaux qui semble interdire l'assurance des faits du préposé du capitaine ; cependant plusieurs auteurs ont admis que quoique le capitaine ne puisse se faire assurer contre sa propre baraterie (1), il lui est néanmoins permis de se faire assurer contre la baraterie provenant des gens de l'équipage (2).

Mais une telle doctrine doit être adoptée avec beaucoup de réserve. En effet, si le capitaine est garanti contre les fautes de ses préposés, il les surveillera avec moins de soin, et le motif qui faisait proscrire l'assurance de la propre baraterie du patron semblerait donc devoir exclure l'assurance contre les fautes du préposé du capitaine ; elle est cependant admise, mais on exigera la preuve que le capitaine a été très-vigilant.

90. Quoi qu'il en soit de la validité de l'assurance dont nous venons de parler, et lorsqu'elle n'existe pas, les passagers, les pilotes, lamaneurs, pris par le capitaine conformément aux règlements, ne peuvent être compris au

(1) Pardessus, tom. III, n° 772. Voy., sur la baraterie de patron, loi du 10 avril 1825.

(2) Dageville, 3-280.

nombre des hommes de l'équipage ; dès lors leur faute, imprudence ou délit, reste de plein droit à la charge de l'assureur, quoique ne garantissant pas la baraterie de patron (1). L'assureur de la baraterie répond des gens de l'équipage.

En effet, la Cour d'Aix a décidé que la condition de la police d'assurance qui exonère les assureurs de la baraterie de patron à l'encontre des armateurs et propriétaires, comprend la baraterie des gens de l'équipage aussi bien que celle du capitaine, et notamment les vols commis à bord par l'équipage du navire assuré (2).

91. Si la baraterie de patron seule est garantie par l'assureur, au profit d'un tiers, elle n'embrasse pas le fait des journaliers pris par l'assuré pour opérer le déchargement au lieu du reste (3); la baraterie de patron n'est

---

(1) Aix, 2 janvier 1847.

(2) Même arrêt d'Aix, 2 janvier 1847.

« Attendu qu'en droit, le capitaine est responsable des fautes même légères qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions ; — Qu'en fait, c'est par le défaut de surveillance de la part du capitaine Gardon que le canot et les marchandises ont été volés par quelques matelots de son équipage ; qu'il doit donc être tenu, envers les sieurs Mouret, Frantz et Cᵉ, de la partie de ces vols qui est laissée à leur charge ; — Qu'il doit en être de même à l'égard des assureurs de la police du 29 janvier, aux droits, quant à ce, des sieurs Mouret, Frantz et Cᵉ, pour la partie desdits vols qu'ils sont tenus de rembourser à ceux-ci. »

Voy. aussi ce que nous avons dit plus haut en parlant de l'abordage.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 16 février 1826; *Journal de Marseille*, 7-1-56.

pas non plus comprise dans l'assurance à tous risques (1), elle doit donc être nominativement stipulée, on ne doit pas la présumer à défaut de stipulation.

Si le sinistre provient d'un concert frauduleux entre le patron et l'assuré, la clause de garantie de baraterie est sans effet. Il en est de même si le chargeur est en même temps propriétaire et armateur du navire. Le dol et la fraude peuvent se prouver par une réunion de circonstances graves, précises et concordantes (2).

92. Le capitaine, et non les chargeurs et affréteurs, est responsable du défaut d'arrimage ; en conséquence l'assureur est tenu, dans ce cas, de la baraterie de patron qu'il a garantie (3).

93. Le capitaine qui, sans un pouvoir spécial du propriétaire, vend, hors le cas réel d'innavigabilité, le navire commet une baraterie à la charge de l'assureur qui a garanti ce risque (4).

Il faut encore décider que l'incendie que le capitaine aurait pu empêcher est une baraterie de patron (5). L'assureur qui garantit la baraterie de patron, doit encore indemniser l'assuré du préjudice que celui-ci éprouve, si le capitaine, par le fait d'une rupture de voyage, a nécessité la

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 11 novembre 1829, *Journal de Marseille,* 11-1-93.

(2) Rennes, 13 mars 1826.

(3) Bordeaux, 10 août 1822, D. A., 9-632.

(4) Bordeaux, 18 mai 1832, D. P., 33-2-40.

(5) C. comm., 353 ; Paris, 27 mars 1844, S. V., 44-2-294.

vente des marchandises à un prix différent de celui du jour du chargement (1).

On ne saurait considérer l'indemnité allouée à raison de cette différence comme constituant un bénéfice éventuel dont l'assurance serait prohibée (2).

Nous pourrions encore citer un grand nombre de cas de baraterie de patron, mais ceux qui viennent d'être mentionnés suffisent pour guider dans la solution d'espèces semblables.

94. La baraterie de patron comprend même le dol du capitaine (3); mais pour que l'assureur soit en général responsable de la baraterie, il faut que le capitaine soit dans l'exercice de ses fonctions; si, en effet, à sa qualité de capitaine il joignait celle de subrécargue de la cargaison ou d'une pacotille, les prévarications dont le capitaine se rendrait coupable dans cette gestion ne seraient pas garanties par l'assureur (4).

---

(1) C. com., 359, 369 et 371; Cass., rejet, 14 mai 1844, S. V., 44-1-388.

(2) Cass., *ut suprà*.

(3) La faute la plus lourde n'équivaut pas au dol dont se serait déchargé l'assureur. Rennes, 19 janvier 1852.

(4) Dageville, 3-282. Mais la Cour de Bordeaux a jugé, le 18 mai 1832, que la vente du navire, pour moins que le quart de sa valeur, faite par le capitaine, hors du cas d'innavigabilité légalement constatée, sans le pouvoir spécial du propriétaire, est une prévarication qui retombe à la charge des assureurs, s'ils ont garanti, dans la police, la baraterie de patron, et *encore que le capitaine ait réuni à sa qualité celle de subrécargue de l'armateur.*

Il faudrait aussi décider que l'assuré est sans action, tant contre l'assureur que contre le capitaine, pour raison des avaries occasionnées à ses marchandises, si le fait qui les a causées est imputable à l'assuré, si, par exemple, le navire, d'abord mis en lieu sûr, n'a chaviré depuis qu'à la demande de l'assuré, parce qu'on l'avait approché de ses magasins (1).

95. Lorsqu'un propriétaire de navire s'est fait garantir contre la baraterie de patron, et qu'il a payé au chargeur les réparations ou dommages causés par le capitaine ou la faute de l'équipage, l'assureur ne doit que la valeur du navire et du fret dont le propriétaire avait le droit de faire l'abandon.

L'assuré est le mandataire de l'assureur, et il ne peut jamais aggraver sa position. (Arg. du C. de comm., art. 216.)

96. La baraterie de patron est laissée à l'appréciation des tribunaux (2); ainsi on a dit que lorsque l'assureur répond de la baraterie de patron, la négligence du capitaine qui n'a pas fait constater régulièrement la nature de l'échouement, de l'innavigabilité, ne peut être cependant à sa charge.

M. Dageville (3-282) enseigne, en effet, que l'assuré ne peut, en aucun cas, être dispensé de justifier légalement du sinistre. Cette doctrine, qui paraît sévère au premier abord, est toutefois juste. Par baraterie de patron, on doit en-

---

(1) Poitiers, 24 juin 1831, D. P., 31-2-244.

(2) Décl., 17 août 1779, art. 4 et 7; Cass., 18 mai 1824, D. A., 2-40.

tendre toute faute qui a occasionné l'accident, mais non la faute qui dispense de justifier de l'accident. C'est par suite des mêmes principes que l'assureur même, garant de la baraterie de patron, doit être affranchi de toute responsabilité, lorsqu'en cas de sinistre, le capitaine n'a pas rempli les devoirs que lui imposent les articles 242, 243, 387 et 391 du Code de commerce (1).

(1) « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport [1]. — Le rapport doit énonçer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage. » (C. de comm., 242.)

« Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.— Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement. — Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin. — Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce. » (C. de comm., 243.)

Et suivant les articles 387 et 391 déjà cités :

« En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique ; — Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Ces délais ne courent que du jour de la signification de

[1] *Droits d'enregistrement* : *L.* 22 frimaire an VII, art. 68, § 1er, n° 35 : *L.* 28 avril 1816, art. 1er.

A un autre point de vue, la Cour de Bordeaux, 17 janvier 1851, a décidé que la clause de la police, qui met la baraterie de patron à la charge des assureurs, ne saurait être invoquée dans le cas où la faute reprochée au capitaine est précisément d'avoir abandonné la ligne où le système des voyages couverts par l'assurance, pour entreprendre un autre voyage non prévu par la police et en dehors des limites de temps stipulées (1).

Ainsi, encore, le tribunal de commerce de la Seine (4 juin 1852) a pensé que les assureurs qui se sont chargés de la baraterie de patron ne peuvent être déclarés responsables des avaries provenues de ce qu'au lieu de se rendre au port le plus voisin pour réparer des avaries antérieures, le capitaine est allé se faire réparer dans un port plus éloi-

---

l'arrêt. — Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas (C. de comm., 387). »

« Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination (C. de comm., 391). »

Voy. Rennes, 9 août 1811, S. V., 13-2-227; Bordeaux, 7 janvier 1820, D. A., 2-42; Paris, 25 mars et 8 avril 1839; cassation, 3 août 1821.

(1) Quelque générale que soit l'expression de baraterie, il faut donc reconnaître qu'elle ne comprend que les délits et les fautes que le capitaine peut commettre au préjudice de l'armateur dans la conduite du navire.

Lehir, *Journal de l'assureur et de l'assuré*, t. IV, p. 195.

gné pour profiter en même temps d'un fret au bénéfice de l'armateur.

On doit, en pareil cas, faire la part des devoirs du capitaine comme gérant de l'armateur, et de ses obligations comme préposé à la conduite du navire, et ne pas mettre sur le compte de la baraterie ce qui tient aux actes faits par le capitaine dans un but commercial (1).

---

(1) Les considérants portent :

» Attendu qu'il n'est pas contesté que le navire *la Méloë*, assuré par les Compagnies défenderesses, a éprouvé, dans un voyage de la Réunion à Madagascar et retour, des avaries qui n'ont pu être réparées à la Réunion ; que le capitaine, au lieu de conduire son navire dans le port voisin, s'est rendu à Moulmein ; — Que pendant le cours de ce long voyage, les avaries se sont tellement aggravées, que *la Méloë* est arrivée dans un état complet d'innavigabilité ; — Attendu qu'à Moulmein, ainsi qu'à Calcutta, un emprunt à la grosse pour couvrir les frais de réparations que l'état du navire exigeait, ayant été ouvert infructueusement, ledit navire, après l'abandon par le capitaine, a été condamné et vendu pour cause d'innavigabilité par fortune de mer ;

« Attendu que, dans ces circonstances, Laporte réclame le montant des assurances faites sur son navire délaissé, prétendant que si on impute même à la faute de son capitaine ce qui est advenu, il en est garanti par la clause de sa police qui couvre la baraterie de patron ; — Que, d'autre part, les Compagnies défenderesses soutiennent qu'il n'y a pas baraterie de patron dans l'espèce ; que c'est donc dans cette appréciation que gît véritablement le litige ;

« Attendu qu'il importe de distinguer les deux qualités différentes que réunit souvent un commandant de navire : celle de préposé à sa conduite et celle de gérant de l'armement : — Attendu qu'il appert des débats et documents de la cause que le capitaine Postel, agissant

Dans un autre ordre d'idées et par opposition aux décisions ci-dessus rapportées, la Cour de cassation a jugé, le 29 mai 1856, que les assureurs qui ont pris à leurs risques un prêt à la grosse contracté sur un navire jusqu'à destination con-

---

pour le compte de l'armement et dans les limites générales qui lui avaient été données au départ par l'armateur, a traité verbalement à l'île de la Réunion d'un affrétement pour Moulmein, qui a été le motif déterminant de la direction donnée à son voyage; — Qu'il a donc ainsi recherché un but commercial dans l'intérêt de l'armateur, et non le moyen le plus sûr et le plus prompt de réparer ses avaries;

« Attendu que le jugement rendu à Saint-Denis, le 15 décembre 1848, et le procès-verbal d'expertise du 11 du même mois, dont le demandeur excipe, n'ont pas la valeur concluante qu'il leur attribue; — Attendu, en effet, que le jugement obtenu par le capitaine Postel, sans contradiction, a eu pour but seulement de lui accorder l'autorisation qu'il sollicitait de se rendre à Moulmein, sans l'exonérer de la responsabilité d'apprécier les conséquences de la détermination qu'il prenait; — Attendu que, d'autre part, l'expertise, bien qu'elle émette l'avis qu'un voyage, même dans l'Inde, sur lest, est encore possible au navire, constate son très-mauvais état, et les avaries graves qui l'avaient atteint alors, et indique d'abord et principalement, comme lieu des réparations à faire, l'île Maurice, port voisin et distant seulement de quelques jours de marche; — Attendu enfin que ces deux actes coïncident avec le traité verbal d'affrétement que Postel contractait alors, et évidemment en vue duquel il a choisi les risques bien connus de la traversée la plus longue;

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède que la conduite du capitaine Postel, représentant dans cette circonstance des intérêts de l'armateur, si elle témoigne, il est vrai, *d'un souverain mépris pour l'assurance*, ne constitue pas la baraterie du patron, agissant dans le commandement du navire, soit, le fait dommageable à l'assuré que

venue, avec la garantie de la baraterie de patron, ne sont pas dégagés, par la rupture du voyage et la séquestration du navire, dans un autre lieu; il y a baraterie si le capitaine s'est échappé avec le navire du lieu de la séquestration sans

---

la police devait couvrir, et que Laporte ne doit pas être admis à s'en prévaloir;

« Attendu toutefois que les Compagnies défenderesses doivent être responsables des avaries survenues pendant le cours du voyage de Madagascar à l'île de la Réunion; qu'elles en font l'offre elles-mêmes dans leurs conclusions; — Que le règlement de ces avaries peut être équitablement opéré, soit par une proportion de 20 pour 100 sur les sommes respectivement assurées par chacune d'elles; soit au choix de l'assuré, par une appréciation de la valeur de ce qui a été constaté par les experts de l'île de la Réunion;

« Par ces motifs, dit que les parties seront tenues de régler les avaries survenues au navire *la Méloë*, à raison de 20 pour 100 des assurances contractées, conformément aux offres des Compagnies défenderesses dont il leur est donné acte; — Sinon, et en cas de désaccord, les renvoie dès à présent devant M. Sorbé, pour établir le compte du montant desdites avaries, d'après les constatations faites à l'île de la Réunion, le 11 décembre 1848, suivant procès-verbal enregistré, et, s'il y a lieu, faire son rapport au tribunal, et à charge par les Compagnies défenderesses de payer le montant de ce règlement chacune en ce qui le concerne, et en proportion du chiffre d'assurances convenu; — Déclare Laporte mal fondé en sa demande, etc., etc. » (*Sic*, Bordeaux, 17 janvier 1851.)

Mais voici une décision de la même Cour du 13 novembre 1851, qui émet la doctrine suivante :

Cet arrêt a prononcé sur une autre action relative au même navire *la Méloë*.

« Attendu que, suivant conventions verbales du 4 janvier 1849,

le remboursement préalable de l'emprunt, et les assureurs doivent être déclarés responsables. On ne pourrait reprocher aux assurés de n'avoir pas eu sur les lieux où le

---

la Compagnie défenderesse a prolongé de six mois la durée de l'assurance à temps par elle consentie jusqu'à concurrence de 40,000 fr., suivant police du 22 août 1848, sur le corps du navire *la Méloë*, capitaine Postel; attendu que, par l'effet de cette prolongation, le voyage de *la Méloë* de l'île de la Réunion à Moulmein, a eu lieu dans les limites de l'assurance dont il s'agit d'apprécier aujourd'hui les conséquences;

« Attendu que si le capitaine de *la Méloë* a commis une faute, en relevant de l'île de la Réunion pour Moulmein, afin de prendre charge dans ce port avant d'avoir fait réparer ses avaries, et s'il a substitué à un voyage de réparation à Maurice, qui était naturellement indiqué dans la situation où se trouvait le bâtiment, un voyage qui était à la fois de réparation et de spéculation, il ne faut pas perdre de vue que cette faute a été, quant à la Compagnie défenderesse, commise en plein cours du voyage par elle assuré; — Attendu que la faute du capitaine doit donc être réputée, au procès, constituer une baraterie de patron, puisqu'elle a été de sa part un oubli des règles que le patron chargé de la conduite d'un bâtiment ne doit jamais perdre de vue tant que dure son commandement; que la détermination prise par le capitaine Postel, dans cette circonstance, se rattache directement à l'exercice de ses fonctions;

« Attendu que la distinction que l'on a cherché à établir entre le capitaine agissant en cours de voyage, comme le représentant de l'armateur, et le même capitaine agissant en qualité de conducteur du bâtiment, pour ne voir une baraterie que dans les faits du capitaine, en temps que capitaine, est fort difficile à préciser dans la pratique; que, quand le fait incriminé se résume, comme au procès, à avoir entrepris en cours de navigation, avant de s'être fait répa-

voyage a été rompu un mandataire chargé de maintenir ou de défendre leurs droits (1).

97. Il est constant, en principe, que les risques ne doivent pas être étendus; ainsi, lorsque l'assurance a été faite

---

rer, un voyage d'ailleurs assuré, la qualité du capitaine absorbe celle de gérant de l'armement; — Attendu qu'on n'établit pas que le voyage de Moulmein ait été taxativement le résultat des instructions de Laporte, lequel n'était pas sur les lieux, et que le capitaine, en l'absence de l'armateur, doit être réputé le maître de la conduite du bâtiment;

« Attendu que, d'après la police précitée, les assureurs sont garants de la baraterie du patron, n'ayant pas le caractère de dol et de fraude; que la Compagnie d'assurances maritimes du Havre ne prouve point que la détermination prise par le capitaine Postel, d'aller de l'île de la Réunion se faire réparer dans l'Inde, ait le caractère d'une fraude intentionnelle;

« Attendu que le navire *la Méloë* a été condamné et vendu à Moulmein, faute par le capitaine d'avoir pu trouver à emprunter la somme nécessaire pour le faire réparer, ainsi que cela résulte des pièces produites au procès; que c'est là un cas d'abandon, d'après les conventions spéciales des parties;

« Par ces motifs, déclare bon et valable l'abandon signifié, le 17 juin 1850, par Charles Laporte, à la Compagnie d'assurances maritimes du Havre; en conséquence, condamne ladite Compagnie à payer la somme de 40,000 fr., par elle assurée sur le navire *la Méloë*. »

Appel. — Arrêt.

« La Cour, — Adoptant les motifs exprimés dans le jugement dont est appel, — Met l'appel au néant. »

(1) Cass., 29 mai 1850; Lehir, *Journal de l'assureur et de l'assuré*, 3-327.

sur corps, l'assureur qui a garanti la baraterie de patron n'est pas tenu du dommage arrivé au chargement par le fait du capitaine, bien que ce fait donne lieu à une action contre l'armateur (1).

98. L'assureur du chargement qui assume sur lui la baraterie de patron a recours nécessairement contre le capitaine et contre le navire et le fret.

Cette action est celle *exercitoria* (2). L'autre action exercée sur les biens de celui contre qui elle est dirigée, s'appelle *ex conducto*.

Le résultat de la baraterie, sous quelque forme qu'elle ait lieu de la part du capitaine, est, en effet, de donner ouverture contre lui à une action en dommages-intérêts (3), que prévoit d'ailleurs le droit commun. (Art. 1382 et suiv. C. N.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 11 janvier 1831, *Journal de Marseille*, douzième année, p. 26 et suiv.

(2) *ff. De exercitoriâ actione. L. I, proem.* « Utilitatem hujus « edicti patere, nemo est, qui ignoret. Nàm cum interdùm ignari, « cujus sint conditionis, vel quales, cùm magistris propter navi- « gandi necessitatem contrahamus, æquum fuit, eum qui magistrum « navi imposuit, teneri : ut tenetur, qui institorem tabernæ, vel ne- « gotio præposuit, cùm sit major necessitas contrahendi cum ma- « gistro, quàm institore. Quippe res patitur, ut de conditione quis « institoris dispiciat, et sic contrahat ; in navis magistro non ita : « nàm interdùm locus, tempus non patitur plenius deliberandi con- « silium. » — *Ibid. L. I*, § 5 : « Omnia facta magistri debet præstare, « qui eum præposuit : alioquin contrahentes decipientur : et faciliùs « hoc in magistro, quàm institore, admittendum propter utilita- « tem. »

(3) Delaborde, p. 67.

Le droit ancien et nouveau sont d'accord sur ce point(1).

On a dû pressentir que l'exception de la baraterie de patron est de nature à soulever des récriminations; aussi le

---

(1) *ff*. Locati conducti, L. XIII, § 2. — *ff*. Nautæ, caupones, L. I, § 8; L. III, § 1; L. V, § 1. — *Basilicôn*, lib. LIII, tit. I, cap. VI, VII. — *Nomos Rôdion nautikos*, pars III, cap. X, XXXIV, XXXVIII. — *Consulat de la mer*, chap. XXI, XXII, XXIII, CCIV. — Código de las partidas que mandó promulgar por los años de 1266, el rey *don Alonso el Sabio, partida II*, tit. IX, ley IX. — Capitulos del rey *don Pedro IV* de Aragon, sobre los actos y hechos maritimos, promulgados en *Barcelona*, en 1340, cap. XXXI. — *Guidon de la mer*, ch. V, art. 6, 7. — Ordonn. de *Danemarck* de 1561, ch. XXXIX, LIII, LIV. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. IV, art. 1. — Code de *Lubeck*, de 1586, liv. VI, tit. I, art. 9. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. II, chap. XV. — Statut de *Riga*, de 1672, tit. II, art. 11, 12, 13. — Ordonn. de *France* de 1681, liv. II, tit. I, art. 9, 35. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. II, art. 10, 17, 18. — Ordonn. de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 136, 153, 161. — Code général *des États prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. II, art. 1707, 1708, 1709, 1732, 1733, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738. — Code de commerce *français*, art. 221, 222, 228, 239, 240, 241, 248, 251, 293, 295, 297, 391, 405. — Regulamento das avarias resolvido, para *Portugal* em o anno de 1820, art. 4. — Código de comercio *Español*, art. 676, 681. — *Straccha*, Tractatus de nautis, pars III. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. III, art. 19. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. XLIX. — *Roccus*, de navibus et naulo, not. 19, 55, 56, 57, 58. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. XXIII, nos 16, 88; disc. CXXII, no 1. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 156, 157. — *Van Hall*, Dissertatio historico-juridica de magistro navis, pars II, p. 34, 67 à 76, et 132 à 142.

capitaine a voulu souvent user de représailles pour diffamation; mais on a décidé que ceux qui excipent d'une baraterie frauduleuse du capitaine, en se fondant sur des circonstances qui rendent la conduite du capitaine répréhensible, ne peuvent être soumis à une réparation et à des dommages-intérêts envers ce capitaine pour calomnie, injures ou diffamation (1).

Il faut, en effet, que la conduite du capitaine, après un accident maritime, puisse être discutée sans crainte, et toutefois de bonne foi, dans un intérêt d'ordre public.

CHAPITRE VIII.

POINT DE DÉPART DES RISQUES.

Sommaire.

99. A partir de quel moment et dans quelles circonstances court le risque sur marchandises? marchandises à bord transportées à terre sur une allége; navigation du Havre à Rouen;

100. Assurance du navire; temps fixe; chargement antérieur des marchandises; voyage sous escorte; retard dans la sortie du navire du port; étendue et limite des risques.

99. A défaut de stipulations contraires, les articles 328 et 341 fixent les époques à partir desquelles les risques courent tant pour les navires que pour les marchandises. Le risque des marchandises ne court que lorsque les marchandises sont à bord. Cependant on peut convenir que, du

---

(1) Aix, 10 décembre 1821.

moment où elles seront déposées sur les quais pour l'embarquement, les risques commenceront (1).

Le risque courant dès que les marchandises ont quitté la terre, il ne cesse que lorsqu'elles ont touché de nouveau la terre. Mais si le sinistre arrive aux marchandises, déchargées sur une allége, pour être transportées à terre, il doit être réparé par l'assureur, bien qu'au moment de l'accident ces marchandises ne fussent plus sur le navire. Ainsi encore, comme nous l'avons dit déjà en parlant des fortunes de mer, lorsque des objets assurés pour divers vaisseaux ont été mis dans une gabarre pour être transportés à bord, la perte totale est réparée par l'assureur (2).

La convention portant seulement, sans autre explication, que les assureurs sont responsables des risques d'alléges, on ne devrait pas comprendre sous cette dénomination les

(1) Code de comm., 362; Bordeaux, 23 novembre 1830, S. V. 31-2-80.

« Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage, avant l'expiration de ces cinq jours (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 6). »

Si, après l'ancre jetée, le navire, avant la fin des cinq jours, quitte le premier port dans lequel il était mouillé sans avoir fait son déchargement, ce départ rompt le voyage et met fin aux risques sur corps (Lemonnier, t. I, p. 344).

(2) Valin, sur l'art. 32; Emérigon, t. I, chap. VI, sect. 6, § 3; Delvincourt, 2-320; Pardessus, t. III. n° 872.

navires qui font la navigation du Havre à Rouen; en sorte que les risques des assureurs continuent de plein droit de courir (1).

100. Lorsque l'assurance a été faite à temps limité et qu'il a été dit que le jour des risques serait ultérieurement fixé, le voyage assuré ne peut être le même que le voyage entrepris (2). Ainsi, le temps du risque ne court pas du jour où le navire a mis à la voile, si le navire part sans que le jour du risque ait été encore fixé, et cette décision ne doit pas paraître arbitraire, car il a été dit, nous le répétons, que le jour des risques serait ultérieurement fixé; or, si la fixation des risques n'a pas eu lieu suivant la convention, ceux-ci ne sauraient courir.

La Cour d'Aix a jugé, le 22 mai 1836, que l'assurance prise sur les facultés chargées ou à charger à bord d'un navire de sortie d'un port désigné, tandis que le chargement avait été embarqué antérieurement sur le même navire dans un autre port plus éloigné, était nulle pour défaut d'identité dans le chargement; mais *vide infrà* (*de la police*).

Lorsque le navire doit voyager sous escorte ou de conserve, le risque ne commence à courir contre l'assureur que du jour où le navire entreprend le voyage dans les conditions convenues.

Nous ne pensons pas que l'assureur soit tenu de la perte, quand le capitaine ayant trop tardé de sortir du port, le

(1) Trib. de comm. de Paris, 7 janvier 1829; *Gazette des Tribunaux* du 8 janvier 1829.

(2) Paris, 16 février 1841, S. V., 42-2-52.

navire a éprouvé une tempête qu'il eût évitée s'il était parti en temps opportun (1).

En traitant des fortunes de mer, nous avons enseigné que les risques ne devaient pas être étendus d'un cas à un autre contre l'assureur; par voie de réciprocité, l'assureur ne doit pas s'appliquer à en circonscrire la limite; c'est par cette raison que le propriétaire d'un navire assuré contre tout échouement, qui a fait une manœuvre rétrograde pour éviter un péril imminent non garanti par la police (la présence des glaces) et qui a échoué contre une digue, est fondé à réclamer le montant de l'assurance (2).

Lorsqu'une assurance est prise à temps limité, les assureurs sont responsables des dommages constatés postérieurement au terme de l'assurance, mais dérivant d'une cause survenue pendant la durée de ce terme (3). Ce n'est point étendre les risques, puisque le dommage dont il est demandé réparation a eu lieu pendant le temps de l'assurance.

CHAPITRE IX.

TEMPS DES RISQUES.

Sommaire.

101. Les risques doivent nécessairement avoir une durée;
102. Signification de la clause *quitte au lieu de l'entière décharge;*
103. Risques dans le voyage d'aller et retour; indivisibilité des risques; exceptions;

---

(1) Cass., 9 août 1829.

(2) Cass., 22 novembre 1848.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er février 1822.

101. Nous avons dit aussi que pour préciser les obligations de l'assureur, il ne fallait pas oublier que l'on ne peut mettre à sa charge que les événements de mer survenus dans le lieu fixé par la convention et pendant l'espace de temps convenu. La prime perçue est calculée en effet sur les risques ainsi appréciés; ceux-ci ne peuvent donc être dénaturés.

Les polices d'assurances sont, du reste, presque toujours explicites sur ce point.

Si la police ne contenait pas des explications suffisantes sur la durée des risques, les articles 328 et 341 du Code de commerce fourniraient encore la règle à suivre à cet égard. Aussi, par arrêt du 8 mars 1834 (J. P., 3e édition), la Cour de cassation a décidé que lorsque la police ne s'explique pas nettement sur le temps des risques ou toute autre clause de la convention, il appartient aux juges d'apprécier souverainement les difficultés et de lever tous les doutes.

102. La seule clause de *quitte, au lieu de l'entière décharge*, ne donne pas le droit de rendre les assureurs responsables des risques que courent les marchandises achetées dans les ports de relâche avec le prix de vente de celles déchargées. Mais, comme nous le verrons plus tard, si la clause d'échelle

existe, les marchandises achetées remplacent les marchandises vendues pour être aux risques des assureurs (1).

163. Si l'assurance a été faite pour l'aller et le retour, par le même acte, ce n'est là qu'un seul et unique voyage, dont toutes les conséquences doivent être supportées par l'assureur, à quelque époque qu'arrivent les sinistres.

Tel ne serait pas le cas si entre les mêmes parties l'assurance était faite par actes séparés, pour l'aller et le retour, ou bien si l'assurance d'aller était consentie par une personne et l'assurance de retour par une autre. Dans l'espèce, le temps qui s'écoule entre le voyage d'aller et le retour ne comprend généralement aucun risque dont puisse être tenu l'assureur.

Les parties pourront cependant stipuler toute convention contraire (2). Si la police ne contenait pas cette stipulation que le risque est assuré pour l'aller et le retour, il faudrait interpréter cette omission dans l'intérêt de l'assureur ; décider, en conséquence, que le voyage est seulement fait pour l'aller, ou seulement pour le retour (3). (Arg. de l'art. 1163 du Code Nap.)

164. Lorsque l'assurance est faite à temps limité, les risques cessent après l'expiration de ce temps, à quelque époque que soit le voyage avancé. Ce n'est donc ni le lieu du départ ni le lieu d'arrivée qui servent de base à l'assurance, c'est l'espace renfermé entre les limites de temps

(1) Pardessus, t. III, nos 779-780 ; *Police de Paris*, art. 5, § 9.

(2) Pardessus, t. III, n° 776.

(3) Code de comm., art. 340-341 ; Pardessus, t. III, n° 777.

convenues (art. 363 du Code de commerce) (1). Ainsi, lorsque l'assurance est faite à temps limité, elle continue lorsque le temps n'est pas expiré, alors même que le navire est retourné au port d'où il était parti et qu'il a mis une seconde fois à la voile (2).

S'il a été accordé au destinataire plusieurs jours pour le déchargement après l'arrivée au port, on ne doit pas comprendre dans ces jours ceux qui sont fériés (3).

105. Lorsque l'assurance est faite avec désignation de voyage et avec temps limité, il y a lieu de considérer si le voyage est l'objet principal du contrat et si la limite du temps n'est que l'accessoire, ou au contraire si le risque doit finir à l'époque fixée, encore que le voyage ne soit pas achevé. Voici, sur ce point, les justes observations d'un auteur :

« Si les parties, dans le cas qui nous occupe, avaient simplement entendu faire une assurance à terme, elles n'auraient point désigné le voyage ; si elles avaient voulu seulement faire l'assurance ordinaire d'un voyage désigné, et donner pour limite au voyage assuré les limites mêmes du voyage réel, elles n'auraient fixé aucun temps. Pour donner effet aux deux désignations, n'est-il pas naturel de décider qu'on a entendu faire l'assurance d'un voyage certain, c'est-à-dire, conformer exactement le voyage assuré au voyage réel, en sorte que toute déviation, ou tout chan-

---

(1) Emérigon t. II, chap. XIII, sect. 1.

(2) Bordeaux, 16 décembre 1830, S. V., 31-2-262.

(3) Douai, 19 août 1853 ; voy. notre *Journal des Assurances*, 1854, p. 98 ; voy. aussi Cour de cass., ch. des req., 24 avril 1854.

gement du voyage assuré emportât rupture du contrat, et, en outre, déterminer un temps, passé lequel la prime originairement convenue augmenterait proportionnellement à la durée imprévue du voyage? Tel est, à notre avis, le seul moyen de donner à la convention non-seulement un sens raisonnable, mais tout l'effet qu'elle doit avoir. Si l'on veut, au contraire, avec Pardessus (1), décider, tantôt que le voyage assuré se termine avec le voyage réel, tantôt qu'il doit durer jusqu'à l'échéance du terme, on s'expose inévitablement à laisser sans exécution une des deux stipulations que les parties ont évidemment voulu comprendre et fondre dans une même convention. (Lemonnier, t. I, p. 91.) »

106. Nous avons déjà dit, en parlant des fortunes de mer, que lorsqu'il a été convenu que les risques sont fixés à un certain nombre de jours après l'arrivée au lieu de destination du navire et son déchargement, la durée du temps limité se trouve suspendue de droit si un second voyage est nécessaire pour que le navire puisse réparer ses avaries

---

(1) T. III, p. 282.

« Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal, en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au delà de Dunkerque, du 1er octobre au 1er avril. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 4.)

« En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 16.) »

dans un autre port (1). Par analogie, et encore bien que les jours de relâche ne soient pas comptés, lorsque l'assurance a eu lieu pour *le temps* ou terme de tant de jours effectifs, la perte qui aurait lieu par fortune de mer dans un lieu de relâche serait garantie par l'assureur (2).

107. Cependant on a pensé que, dans les armements en course, la perte du navire dans le lieu de relâche ne pourrait incomber à l'assureur, si la police ne contenait à cet égard une convention expresse.

Emérigon (t. II, chap. XIII, sect. 1) paraît enseigner une doctrine contraire; mais nous pensons que l'assurance ayant lieu, dans l'espèce, pour tant de jours de course *effectifs*, on ne doit pas y comprendre ceux de la relâche. On doit encore remarquer qu'Emérigon suppose évidemment, à l'appui de son opinion, la convention des parties; cet auteur s'exprime en effet ainsi :

« D'*après le pacte stipulé*, on déduit le temps des relâches que fait le navire et dont le capitaine doit avoir soin de tenir une note exacte dans son journal, indépendamment des rapports qu'il doit faire dans tous les lieux où il touche. »

Et plus loin :

« Si les jours de relâche ne sont pas exceptés, le risque commencera depuis le départ et finira au terme fixé par la police, sans qu'on déduise le temps des staries intermédiaires que le corsaire aura faites dans les ports où il aura touché. »

---

(1) Bordeaux, 6 décembre 1830.

(2) Emérigon, t. II, chap. XIII, sect. 1, § 3.

CHAPITRE X.

CHANGEMENT DE ROUTE ET DE VOYAGE.

§ 1. — DU VOYAGE.

Sommaire.

108. Différentes espèces de voyage ; voyage simple, à temps limité, en caravane ; voyage en escorte ; risques à la charge de l'assureur ;
109. L'assurance est caduque quant le voyage assuré est autre que le voyage entrepris ; voyage pour l'aller et retour, et en prime liée ; risque d'entrée et de sortie.

108. Le voyage est simple lorsqu'il a un terme quelconque, *ad quem*, le risque finit.

Le lieu ou le temps d'où le risque commence s'appelle terme *à quo*.

Si l'assurance est à temps limité, le voyage est d'un lieu à un autre, d'un moment désigné à un autre moment.

Le voyage en caravane a lieu lorsqu'un capitaine, dans le cours de sa navigation, se livre à plusieurs petits voyages, se nolisant pour un port où il décharge sa cargaison, et de là se nolisant pour un autre ; l'assurance en caravane a lieu ordinairement pour un temps limité.

Le navire peut encore voyager en escorte. Si le navire part d'un lieu pour se rendre dans un autre lieu, afin de voyager, sous escorte, de ce point de départ, les avaries qu'il éprouve jusqu'à son ralliement avec les navires en compagnie desquels il doit faire escorte, sont supportées par les assureurs. Ces derniers répondent aussi de toute perte éprouvée par le navire dont il s'agit lorsqu'il voyage seul, par suite

du retard que les réparations lui ont occasionné, et quoiqu'il y ait eu départ des autres navires qui n'ont pu l'attendre (1). Par suite du même principe, il faut admettre que lorsqu'un événement de force majeure a séparé le navire de son escorte, l'assureur qui avait imposé à l'assuré de marcher escorté n'en est pas moins tenu des risques. Mais le navire qui doit naviguer avec escorte ne peut être réputé escorté dans le sens de la convention, lorsqu'il navigue sous la protection de navires étrangers.

Lorsque le navire doit partir sous l'escorte d'un bâtiment du roi, l'assuré n'exécute pas suffisamment le contrat en voyageant sous la protection d'un navire chargé pour le service de l'Etat.

109. L'assurance est caduque si le navire accomplit un voyage intermédiaire autre que le voyage commencé ou le plus prochain, si ces derniers voyages sont ceux que les parties doivent avoir eu en vue en contractant (2).

Le voyage pour l'aller et le retour est le voyage parfait, puisqu'il est ainsi complet; nous avons déjà examiné quand

---

(1) Emérigon, t. I, p. 240.

(2) Art. 332 et 335 du C. de comm.; Roccus, *de assec.*, note 20; rote de Gênes, *disc.* 25, n° 3.

Lemonnier (t. I, p. 82) distingue, avec raison, trois voyages : voyage réel, assuré, légal.

Le voyage réel est le voyage matériellement exécuté par le navire.

Dans le voyage assuré on détermine le point de départ des risques et leur cessation.

Le voyage légal est celui qui est indiqué par les expéditions que

l'assurance est présumée seulement faite pour l'aller ou pour le retour.

Dans l'assurance à prime liée, les deux trajets, aller et retour, ne forment qu'un voyage.

L'assurance prise sur corps, pour le voyage de retour, est nulle lorsque les risques devant commencer à la fin du

---

tout navire est obligé, avant de mettre à la voile, de recevoir de l'administration de la marine.

Le même auteur enseigne (p. 106, et conformément à un arrêt d'Aix du 23 décembre 1819) que le voyage n'est pas rompu lorsqu'il n'y a pas identité entre le voyage assuré et le voyage légal.

« Mais il nous paraît souverainement injuste, et contraire aux principes du contrat d'assurance, de maintenir la même décision, lorsque le lieu indiqué par les expéditions délivrées, différent, nous le reconnaissons, de la destination du voyage assuré, se trouve placé par sa situation géographique, et par les stipulations générales ou particulières de la police, sur la route du voyage assuré, et au nombre des lieux d'échelle de ce voyage. Qu'importe dans ces circonstances la non conformité du voyage légal avec le voyage assuré? ou plutôt, car il n'y a pas absolument non conformité, qu'importe que le voyage légal ne soit dans ce cas qu'une partie du voyage assuré? Les risques demeurent les mêmes ; la route parcourue est pareille. Le navire eût-il pris ses expéditions pour la destination du voyage assuré, il n'en aurait pas moins fait la même relâche et couru exactement les mêmes dangers. Rien n'est donc changé dans la position de l'assureur; le risque réel demeure identique au risque assuré, tout comme s'il y avait conformité exacte entre le voyage légal et le voyage assuré. Ajoutons enfin que cette différence entre le voyage légal et le voyage assuré provient souvent du fait de l'administration maritime, qui soumet les capitaines au petit cabotage à prendre des expéditions pour chaque port d'échelle. Nous ne doutons point pour notre part qu'une telle assurance ne demeure valable, et nous

voyage d'aller, le navire après être arrivé au lieu de destination a dérouté, c'est-à-dire a entrepris un voyage intermédiaire non prévu par la police (1).

On assure encore, par police spéciale, pour l'entrée et la sortie d'un lieu.

L'assurance est alors limitée par ces risques.

» croyons parfaitement fondé un arrêt de la cour d'Aix, du 23 décembre 1819, qui consacre cette décision. »

Il doit donc être tenu pour constant que la différence entre le voyage légal et le voyage assuré n'est pas une cause de nullité dans les cas précités.

Sur cette même question Emérigon est d'un avis contraire; mais (voy. Dageville, t. III, p. 246; Boulay-Paty, *Droit commercial*, t. IV, p. 151) ce dernier auteur cependant, en commentant le chap. XIII, sect. 12, d'Emérigon, professe une doctrine qui n'est pas la même. Il dit en effet :

« Il faut faire remarquer ici, avec M. Estrangin, que si les expéditions du navire sont pour tel voyage, et que le contrat d'assurance en indique un autre, il y a fausse désignation. Si la désignation du voyage du navire est, lors du contrat, conforme au voyage assuré, et qu'ensuite, forcément ou volontairement, *avant le risque commencé*, l'intéressé prenne des expéditions pour un autre voyage, il y a rupture de voyage. Dans l'un et l'autre cas, le voyage assuré ne concorde pas avec le voyage légal du navire; le contrat est sans effet, et il y a lieu au paiement du 1/2 pour 100 aux assureurs, pour droit de ristourne. »

Nous pensons, au contraire, que la doctrine de M. Lemonnier est la vraie, parce qu'elle est conforme à l'équité et au droit en faveur de l'assuré, et qu'elle ne blesse pas les intérêts de l'assureur, puisqu'on ne remarque dans le risque aucun changement qui influe sur l'opinion du risque.

(1) Bordeaux, 23 janvier 1826.

§ 2. — DU CHANGEMENT DE ROUTE.

Sommaire.

110. Distinction entre le changement de route et de voyage; l'assuré ne peut prendre une route plus longue que celle qui est déterminée par la convention; exceptions;
111. L'assurance est annulée par le seul fait du changement de route, alors même que le navire reprendrait ultérieurement la vraie route; les dommages arrivés sur la ligne des risques ne sont pas à la charge de l'assureur;
112. L'assuré doit prouver le changement forcé de route; exception.

110. On doit établir une distinction entre le voyage et la route. La route est, en effet, le moyen que l'on emploie pour accomplir le voyage; le changement de cette route peut rompre l'assurance. Ainsi l'assureur est déchargé de tout risque si l'assuré s'écarte de la route tracée par la police d'assurance (1).

Lorsque la route n'est pas indiquée, on a la faculté de prendre l'une des routes connues et usitées pour arriver au port de destination (2).

L'assuré peut prendre la route plus longue en vue d'un péril à éviter.

Valin (sur l'art. 26, liv. III, tit. VI), Pardessus (t. III, n° 867) et Boulay-Paty (t. IV, p. 47) considèrent comme forcés les changements de route ayant lieu, lorsque le capitaine commandant le vaisseau a eu juste sujet de craindre de tomber entre les mains des ennemis, des pirates, de faire

(1) Cass., 27 janvier 1808, S. V., 72-789.
(2) Locré, sur l'art. 351 du C. de comm.

naufrage, ou d'échouer, enfin lorsqu'il y a eu nécessité de se procurer des vivres ou de l'eau, de radouber le navire, de déposer des pestiférés, d'éviter le danger d'un blocus, les vents contraires.

Emérigon (t. II, p. 60) enseigne que le changement forcé de voyage ou de route peut encore avoir lieu quand l'assuré veut éviter une avanie ou un péage établi contre le droit des gens.

111. Dans le cas de changement de route non forcé, l'assurance est annulée alors même que le navire, après avoir changé de route, reprendait ultérieurement celle qui a été désignée par la police (1).

Si des dommages étaient éprouvés quand le navire était dans la ligne des risques, il suffit qu'il l'ait quittée pour que l'assureur puisse refuser toute indemnité (2).

La faculté de changer de route ne renferme pas celle de changer de voyage (3).

112. Le changement forcé de route (C. de comm. 350) est un risque qui n'est point réputé fatal; l'assuré doit donc prouver la force majeure à laquelle il n'a pu résister (4).

---

(1) Boulay-Paty, t. IV, p. 54; Dageville, t. III, p. 270; Delvincourt, t. II, p. 370.

(2) Paris, 16 août 1837, S. V., 37-2-470; Cass., 17 décembre 1838, S. V., 39-1-41.

(3) Cass., 27 janvier 1808; Devilleneuve et Carrette, 2-478; Merlin, *rép.*, v° *Police et contrat d'assurance*, § 1er, n° 14; voy. Valin, sur l'art. 26.

(4) Cass., *loco citato;* Devilleneuve et Carrette, 2-1-478.

Si la force majeure n'est pas prouvée, l'assureur n'est pas responsable de l'accident (1).

Mais si l'assurance était faite contre la baraterie de patron, le changement de route ne pourrait être opposé à l'assuré qui devrait être indemnisé de la perte qu'il a éprouvée par suite du sinistre. Les principes exigent toutefois qu'on n'étende pas, au préjudice de l'assureur, la garantie contre la baraterie de patron.

§ 3. — CHANGEMENT DE VOYAGE.

Sommaire.

113. L'assuré ne peut changer volontairement de voyage;
114. Dans le cas de changement de voyage la nullité remonte au jour de l'assurance; l'assureur est même déchargé des sinistres survenus encore dans la ligne du risque; faits qui constatent le changement de voyage; espèces diverses;
115. Clause de faire échelle; le voyage peut n'être que raccourci.

113. L'assurance est aussi annulée par changement volontaire de voyage. Faudrait-il décider qu'il en serait ainsi dans le cas même où ce changement n'aurait pas entraîné plus de risques, où la prime n'aurait pas été plus forte? Oui, telle serait la même décision (2).

L'assureur, en effet, ne peut être tenu de discuter le mérite des innovations apportées au contrat.

114. Lorsqu'un navire change de voyage, la nullité de l'assurance remonte au jour de la date de celle-ci, alors même que les dommages auraient été éprouvés dans la

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 18.
(2) Paris, 16 août 1837.

ligne des risques et que le lieu de la destination nouvelle fût moins éloigné que celui fixé dans le contrat (1).

Les expéditions prises par le capitaine au lieu du départ déterminent s'il y a eu intention positive de changer de voyage (2).

Le simple projet de changer de voyage, projet abandonné avant l'exécution, ne suffit pas cependant pour motiver la nullité du contrat (3).

Suivant M. Pardessus (t. III, n° 872), lorsque l'assuré a affrété pour un lieu autre que celui de la police, il n'est pas réputé avoir rompu le voyage s'il a pris ses expéditions pour la destination fixée par la police. Il a été aussi jugé (4), que l'assuré qui prend des expéditions pour un lieu plus éloigné que celui qui est fixé par la police n'est pas censé rompre le voyage, si cette rupture n'a pas lieu de fait.

La rupture du voyage doit donc résulter plutôt du fait d'exécution que de tout autre motif.

115. Lorsque la police contient la clause de faire échelle

---

(1) Cass., 17 décembre 1838, S. V., 39-1-41 ; voy. Paris, 18 avril 1849 ; Lehir, 1849, 280.

(2) Bordeaux, 3 février 1829, D. P., 29-2-147.

Il y a changement de voyage lorsque le capitaine, au lieu de se borner à faire échelle dans un port, dépasse le port de sa destination et ne revient même pas dans ce dernier lieu. (Rennes, 20 déc. 1821.)

(3) Trib. de comm. de Marseille, 10 floréal an XIII ; voy. Delvincourt, t. II, 388.

(4) Jugement du tribunal de Marseille, 23 juillet 1830, *Journal de Marseille*, 4-1-225 ; voy. aussi jugements du même tribunal de commerce de Marseille du 23 juillet 1823 et 27 septembre 1832.

sur la route à différents points, il n'y a pas changement de voyage, quoique le capitaine ait pris ses expéditions pour un port intermédiaire, si d'ailleurs ce capitaine s'est rendu ensuite de ce port à celui qui a été désigné dans la police comme terme du voyage (1).

L'assurance qui est nulle, suivant les espèces ci-dessus posées, quand le voyage a lieu pour une destination plus éloignée, est au contraire valide si le voyage n'est que raccourci (2). C'est ce qui va être démontré dans le paragraphe suivant par quelques explications sur le voyage raccourci.

§ 4. — VOYAGE RACCOURCI.

Sommaire.

116. Qu'entend-on par voyage raccourci ?
117. Le raccourcissement du voyage est indépendant du fait de force majeure ou de l'escale; espèces diverses de voyage raccourci; droits de l'assuré; clause de quitte au lieu de l'entière décharge.
118. Appréciation par les tribunaux des cas de route ou de voyage changés et raccourcis;
119. L'assureur peut garantir la baraterie de patron occasionnant les changements de voyage.

116. Le voyage est raccourci lorsque le navire se rend dans un lieu moins éloigné que le lieu de destination désigné dans la police, mais qui est encore sur la ligne du voyage assuré (3).

---

(1) Aix, 23 décembre 1819; Devilleneuve et Carrette, 6-2-169.

(2) Art. 364 C. de comm.; Cass., 27 décembre 1808; id., 17 décembre 1838, S. V., 39-1-141; Delvincourt, t. II, p. 371.

(3) Paris 16 août 1837; *Gazette des Tribunaux*, 18 août 1837.

117. On a jugé que le navire, assuré pour un voyage de Trieste au Havre ou à Anvers, perd le bénéfice de l'assurance s'il a terminé sa navigation en s'arrêtant dans un port intermédiaire non désigné dans la police ; il n'y a pas dans ce fait simple raccourcissement de voyage, aux termes de l'article 364 du Code de commerce, mais changement de route dans le sens de l'art. 351 du même Code (1); mais nous pensons que le raccourcissement du voyage peut avoir lieu de la part de l'assuré sans que la force majeure ou l'autorisation de faire escale en soit la cause ; le raccourcissement du voyage est simplement l'effet d'un changement de volonté. Le voyage est aussi raccourci lorsqu'un assuré, pour le voyage d'aller et retour avec faculté de faire échelle, effectue son retour du lieu de l'échelle sans avoir été au port de destination (2).

Estrangin (p. 479) pense que dans ce cas il y a rupture du voyage ; mais Dageville (p. 3-336) croit avec raison que la question ne peut être jugée que par les circonstances et l'appréciation des conventions des parties. (*Vide suprà.*)

Lorsque l'assuré peut, par suite des termes de la police, faire un ou plusieurs voyages intermédiaires dans des mers désignées, le capitaine a le droit d'entreprendre tel voyage qu'il lui conviendra, alors même que le voyage intermédiaire serait plus long que le voyage principal (3). Il a été

---

(1) 17 décembre 1838, Cass. (ch. des req.); *Gazette des tribunaux*, 21 décembre 1838.

(2) Bordeaux, 29 janvier 1833, D. P., 33-2-187.

(3) 24 novembre 1830, trib. de comm. de Marseille.

jugé encore qu'un navire qui a le droit d'aller d'un pays dans les divers ports d'un autre, n'est pas tenu de les parcourir successivement en commençant par le plus rapproché, et le voyage n'est pas réputé terminé au moment où le navire a touché le port le plus éloigné (1). M. Dageville (t. III, p. 325), d'accord avec M. Pardessus, enseigne que la clause de *quitte au lieu de l'entière décharge* empêche, comme nous l'avons déjà dit, que les décharges partielles ne puissent faire considérer le voyage comme terminé, mais elle ne donne pas, comme la clause de faire échelle, le droit d'échanger les marchandises.

118. Les tribunaux, du reste, ont toujours le droit d'apprécier si le voyage est changé ou raccourci, si le navire a quitté ou non la ligne des risques, et leurs décisions échappent à la censure de la Cour de cassation (2). L'assureur seul peut, du reste, opposer l'exception de déchéance. L'assuré ne pourrait s'en faire un titre pour se dispenser de payer la prime (3).

119. Il est certain que lorsqu'il y a changement volontaire de voyage, l'assureur n'est pas responsable des accidents; les parties pourraient cependant convenir que l'assureur serait responsable du changement de voyage résultant de baraterie de patron. Lorsque nous avons traité de la baraterie de patron, nous avons fait connaître les restrictions dont elle était susceptible.

(1) Bordeaux, 11 avril 1837, S. V., 39-2-181.

(2) Cass., 27 janvier 1808; Devilleneuve et Carrette, 2-1-478; id., 17 décembre 1838, S. V., 39-1-41.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 16 décembre 1852.

§ 3. — CLAUSE DE FAIRE ÉCHELLE.

Sommaire.

120. Quelles sont les déclarations à faire qu'implique la clause de faire échelle? marchandises chargées antérieurement dans un port éloigné et autre que le port de sortie désigné;
121. Étendue de la clause de faire échelle; limites imposées à l'assuré; la police qui permet de rétrograder ne permet point de changer de voyage;
122. De la clause de naviguer partout; île considérée comme une seule escale; voyage intermédiaire; défense d'entrer dans certaines rivières; différence entre la police et le billet de grosse; droit de l'assuré de débarquer et de vendre sa marchandise;
123. Influence, sur le chargement et le déchargement, de la clause qui permet la relâche;
124. Clause de relever dans un port; interdiction de commerce; conséquences à la charge de l'assureur.

120. Lorsque la clause de faire échelle est stipulée, l'assureur doit connaître notamment :

1° Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ;

2° Le port d'où le navire a dû ou doit partir ;

3° Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger.

Suivant la Cour d'Aix, l'assurance peut être nulle lorsque des marchandises qui doivent être chargées à bord d'un navire de sortie d'un port désigné ont été chargées antérieurement dans un port plus éloigné (1).

Mais Emérigon (t. II, chap. XIII, sect. 17) dit avec raison que l'énonciation du lieu du chargement n'est pas

---

(1) 22 mai 1826; *Journal de Jurisprudence de Marseille*, 16-1-102; Dageville, 3-69.

nécessaire quand le chargement s'est fait avant l'arrivée du navire dans un port que la police désigne comme point de départ *du voyage assuré*. Ainsi, suivant ce docteur, et d'après la nuance de fait qu'exprime *le voyage assuré*, le sinistre arrivé depuis la sortie de ce port sur marchandises chargées antérieurement serait à la charge des assureurs.

121. Il est constant que la clause de faire échelle ne peut comprendre la faculté de rétrograder si les polices sont muettes à cet égard; les échelles sont, en effet, descendantes (1). Il faut remarquer encore que la police qui contient la clause de dérouter, de rétrograder même, ne permet pas de changer de voyage; il en est autrement quant à la route (2).

122. En effet, la clause de dérouter, de rétrograder donne le droit de naviguer à droite, à gauche, en avant, en arrière, mais sans perdre jamais de vue le but du voyage assuré (3).

Lorsqu'une île est considérée comme ne faisant qu'un seul lieu d'escale, le navire peut mouiller dans tous les ports de l'île (4).

C'est là une exception à la règle, à la clause pure et

---

(1) Rouen, 18 janvier 1806, S. V., 6-2-490; Paris, 9 mars 1841, S. V., 41-1-496.

(2) Emérigon, t. II, p. 66; Boulay-Paty, t. IV, p. 138 et 157; Delvincourt, t. II, p. 357; Rouen, 18 et 19 janvier 1806, S. V., 6-2-490; *id.* Paris, 2 et 9 mars 1841, voy. *le Droit*, 14 mars 1841.

(3) 18 février 1828, Aix, S. V., 28-2-248; Emérigon, t. II, p. 68; Boulay-Paty, t. IV, p. 143; Delvincourt, t. II, p. 369.

(4) Bordeaux, 30 avril 1834, S. V., 34-2-431.



simple de faire échelle, qui ne permet pas ordinairement d'aller devant derrière, à *dextre* et à *senestre*.

Mais la Cour de Paris a jugé, le 12 décembre 1840, que les assureurs d'un voyage de Marseille à l'île Bourbon, avec clause que « les risques cesseront cinq jours après que le navire aura été ancré ou amarré au lieu de sa destination, » sans indication d'aucune des rades de l'île, sont déchargés cinq jours après que l'ancre a été jetée dans la rade d'arrivage. (Voy. Bordeaux, 1er mars 1853.)(1).

La Cour de cassation (ch. des req., 4 janvier 1854) a rejeté le pourvoi contre cet arrêt. Ainsi dans l'espèce il aurait pu être jugé, à raison de l'incertitude que présentait la police sur la fin du voyage, et des risques, que, d'après l'usage de la place Bordeaux, lieu où l'assurance avait été contractée, un navire qui a pour destination l'île de la Réunion, peut parcourir toutes les rades de l'île, et que les risques de la navigation ne cessent d'être à la charge des assureurs qu'après le déchargement complet du navire. Si donc le navire a péri avant que le déchargement complet ait eu lieu, le délaissement a pu être fait valablement.

Lorsque le capitaine a la faculté de faire échelle et des voyages intermédiaires, de dérouter, de rétrogader, il faut entendre par voyage intermédiaire tout voyage commencé soit dans un des points intermédiaires, soit au dernier point de destination désigné dans la police (2).

---

(1) Il s'agissait de l'île de la Réunion. Voyez Lehir, *Annales du droit commercial*, 1854, p. 67.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 mai 1853.

La clause de faire échelle ne permet pas d'entrer dans des rivières qui, par suite des règlements locaux, ne peuvent être considérés comme lieux de relâche (1).

La clause de faire échelle, de dérouter, est obligatoire pour l'assureur lorsqu'elle est insérée dans la police d'assurance.

Si le billet de grosse n'en fait pas mention (2), on ne peut induire de ce fait une renonciation au droit de dérouter.

Lorsque l'assuré a stipulé le droit de faire échelle, il peut relâcher dans un port, y faire quarantaine, débarquer et vendre des marchandises (3).

Si la police d'assurance met sans distinction à la charge des assureurs les risques et toutes relâches du navire, cette clause comprend même les relâches volontaires (4).

123. Lorsque telle est la convention d'assurance, le chargement entier peut être fait dans les ports de relâche; les marchandises nouvellement chargées à la place de celles qui ont été vendues sont à la charge des assureurs (5). Dans ce dernier cas, les polices énoncent généralement que l'assurance est faite sur facultés chargées ou à charger.

---

(1) Pardessus, t. III, n° 779; Boulay-Paty, t. IV, p. 142; Emérigon, t. II, p. 66.

(2) 18 février 1828, Aix, S. V., 28-2-248. Voy. ce que nous avons dit cependant *suprà*, en parlant de l'assurance du prêt à la grosse.

(3) Tribunal de commerce de Marseille, 10 floréal an XIII, et 11 juillet 1821.

(4) Rennes, 28 octobre 1816.

(5) Emérigon, t. II, p. 73; Valin, sur l'art. 47, liv. III, tit. VI; Pothier, n° 63; Boulay-Paty, t. IV, p. 144; Delvincourt, t. II, p. 374.

124. Si un assuré a le droit, dans un voyage d'aller, de relever dans tout autre port que celui de destination, ce droit subsiste, bien que le port vienne d'être interdit au commerce; l'assuré peut alors retourner au port du départ, et tous les dommages qui sont la conséquence de ce retour sont à la charge de l'assureur (1), s'il n'y a convention contraire.

Il suit de tout ce qui précède, que l'assuré qui, sans autorisation, fait échelle commet une réticence qui annule l'assurance, si les relâches étaient de nature à augmenter les risques du voyage et la prime stipulée; la réticence existe, bien que la relâche n'ait pas influé sur la perte du navire assuré (2). Il faut le décider ainsi par application des principes renfermés dans l'article 348 du Code de commerce.

§ 6. — RUPTURE DU VOYAGE.

Sommaire.

125. Lorsque le voyage est rompu avant le départ du navire, par suite d'un cas de force majeure, ou par le fait de l'assuré, et lorsqu'il y a absence de toute fraude, le contrat est résilié et l'assureur reçoit 1/2 pour 100 de la somme assurée. (Art. 349, C. de comm.)

(1) Paris, 7 mai 1839, S. V., 39-2-273.

(2) Paris, 4 mars 1845; voy. *le Droit*, 3 avril 1845.

Locré (t. II, p. 373), Dageville (t. III, p. 245), pensent que l'assureur n'a point droit à 1/2 pour 100 lorsque la rupture du voyage a lieu par un arrêt de prince ou une interdiction de commerce; mais cette opinion doit être rejetée, car le Code n'admet aucune distinction (1).

Le 1/2 pour 100 est encore dû si les marchandises assurées n'ont pas été chargées.

Le 1/2 pour 100 était aussi alloué par les anciennes coutumes qui voulaient que l'assureur fût ainsi indemnisé de ses soins et de ses frais de négociation (2).

126. Le désarmement du navire, provenant du fait de l'assuré, opère la rupture du voyage assuré (3).

Dans une assurance faite pour un voyage d'aller et de retour, d'un port à un autre, avec la clause de toucher et faire échelle, il n'y a pas rupture de voyage, lorsque le capitaine du navire assuré a pris ses expéditions pour un port intermédiaire, mais sur la route directe du navire assuré et s'est ensuite rendu de ce port à celui désigné dans la police (4).

Nous parlerons ultérieurement encore du droit de 1/2 pour 100 en traitant de la prime.

---

(1) Voy. Valin, sur l'art. 37 de l'ordonnance; Emérigon, t. II, chap. XVI, sect. 1re; Boulay-Paty, t. IV, 15-4; Pardessus, t. III, n° 873; Lemonnier, t. I, n° 97.

(2) Vincens, t. III, p. 243; Boulay-Paty, t. III, p. 3 et 4.

(3) Août 1817, Aix, *Journal de Marseille*, 5-1-17; 2 janvier 1824, trib. de comm. de Marseille, *Journal de Marseille*, 5-1-17.

(4) Aix, 23 octobre 1819.

CHAPITRE XI.

DE LA POLICE ET DES ÉNONCIANIONS QU'ELLE CONTIENT.

Sommaire.

127. Signification des mots police et avenants; police ouverte; effet de la police sous seing privé quant au privilége; la police ne doit contenir aucun blanc, ni renfermer aucune convention contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public; de la vérité dans la déclaration du risque; exception de bonne foi de l'assuré;
128. Police à ordre;
129. La police doit-elle être rédigée par écrit? de la preuve testimoniale; la police doit-elle être faite par acte double?
130. Timbre et enregistrement des polices;
131. Valeur des formules imprimées;
132. Application de la loi française aux navires étrangers armés en France;
133. Qui peut rédiger les polices d'assurance? les chanceliers de consulat, les notaires, les courtiers, peuvent signer les polices;
134. De la signature du contrat;
135. Concours de plusieurs assureurs dans un même contrat; ristourne;
136. La police doit contenir le nom, le domicile de celui qui se fait assurer, le nom du capitaine et du navire; l'assuré ne peut changer le navire; de la désignation des facultés; valeur de l'objet assuré; somme assurée;
137. L'estimation du navire n'est pas substantielle;
138. De la date dans le contrat d'assurance; appréciations diverses;
139. Détermination du temps des risques; la police exprime le coût de l'assurance, le lieu du chargement et du déchargement;
140. Interprétation des clauses de la police;
141. Époque du paiement de l'indemnité; provision; intérêts; répétition; influence du criminel sur le civil;
142. De la clause compromissoire.

127. Il sera facile, après avoir donné un aperçu des risques, de mieux comprendre quelle est la teneur de l'acte qui les détermine.

La police est l'acte qui constate le contrat d'assurance et en détermine les conditions. Le contrat d'assurance étant entièrement aléatoire, les clauses de la police sont essen-

tiellement de droit étroit. C'est à ce point de vue notamment que la police doit être envisagée, comme instrument, *instrumentum* réglant les conventions des parties.

Elle est rédigée par les parties elles-mêmes, par les courtiers, les chanceliers des consulats ou par les notaires qui ne sont pas soumis, en ce cas, à la loi du 25 ventôse an XI; leur signature, comme celle des courtiers, atteste, dans l'espèce, la vérité du contrat d'assurance (1).

On appelle *avenant* l'acte qui modifie la police d'un commun accord entre les parties. Si l'avenant n'est pas signé par tous les assureurs d'une même police, ceux qui l'ont souscrit restent néanmoins engagés.

On appelle police ouverte celle dans laquelle la valeur des objets mis en risque doit être déterminée à une époque postérieure à la police (2).

Ainsi, les parties peuvent convenir tacitement ou expressément de déterminer, à une époque postérieure à la police, la valeur des objets mis en risque; mais dans ce cas il faut établir dans la police des données primordiales qui permettent de déterminer plus tard la valeur d'une manière certaine. (Voy., à la fin de l'ouvrage, le modèle d'une police flottante.)

Le privilége de l'assureur peut être réclamé en vertu d'une police sous seing privé (3). (*Vide infrà*, de la prime.)

Il est vrai que la police ne doit contenir aucun blanc (art. 332 Code de commerce); mais la loi n'a pas attaché la

---

(1) Cass., 7 février 1833, S. V., 33 1-202.
(2) Delaborde, nos 67, 68.
(3) Cass., req., 4 mai 1853; voy. Laget de Podio, 1-217.

peine de nullité à l'absence de cette prescription quand le blanc n'est pas l'omission d'une clause substantielle (1).

Cependant ceux qui sont chargés de recevoir les assurances ne peuvent faire signer des polices en blanc; l'article 13 de la loi du 25 ventôse an XI prononce dans ce cas une amende contre les notaires. Les dispositions de l'article 79 du Code de commerce font penser à Locré et à Dageville (t. III, p. 35) que cette amende serait également encourue par les courtiers (2).

Les polices peuvent contenir toutes les conditions que les parties voudront y inscrire, pourvu qu'elles ne soient pas contraires aux prescriptions de la loi, aux principes essentiels de la matière, que les mœurs et l'ordre public, enfin, ne soient pas lésés.

La sincérité et la vérité des déclarations de l'assuré doivent surtout se faire remarquer dans la police.

La vérité dans le risque est, en effet, la base essentielle de l'assurance; mais, il faut en convenir, l'assuré ignore souvent que telle ou telle circonstance est constitutive d'un changement dans le risque.

Si les tribunaux ont, à cet égard, un pouvoir souverain d'appréciation, ils ne peuvent cependant méconnaître *l'alea* du contrat, et c'est par ce motif que dans plusieurs cas ils déclarent le contrat résolu.

---

(1) Aix, 29 avril 1823, Devilleneuve et Carrette, 7-2-204; Tribunal de commerce de Marseille, 29 avril 1823, *Journal de Marseille*, 4-1-161; Locré, t. IV, p. 11.

(2) *Contrà*, Lemonnier, t. I, p. 60 et 61.

Pour se mettre en garde contre un tel résultat qui dépouille l'assuré de tout droit à une indemnité, celui-ci doit bien apprécier la position d'un assureur. Toute l'industrie de ce dernier repose sur une chance, sur l'opinion d'un risque résultant des déclarations faites par l'assuré.

A ce point de vue donc l'assuré doit être persuadé que le moindre changement dans le risque pouvant apporter un trouble dans la combinaison de l'assureur, le contrat n'existe plus.

Sans doute l'assuré pensera que c'est là beaucoup de sévérité, mais cependant qu'il songe donc que le calcul de la prime est établi sur la chance déterminée dans le contrat, et que si cette chance est déplacée, il n'y a plus alors prime correspondant au risque, par conséquent point de contrat, puisqu'il n'est pas intervenu un consentement réciproque.

C'est en partant des données que nous venons d'exprimer et dont on appréciera encore mieux l'importance au chapitre *de la Réticence,* que l'assuré comprendra tous ses devoirs, et que les juges maintiendront la balance égale entre les droits de l'assureur et de l'assuré, les droits de celui ci étant intimement liés à l'exécution de ses obligations.

L'opinion du risque, en effet, ne doit pas être changée, nous le répétons.

Mais quand l'opinion du risque a-t-elle dû subir une modification?

C'est là où est la difficulté; et si nous disions précédemment que les juges sont souverains appréciateurs, nous ne pouvons nous empêcher cependant de reconnaître que pour

apprécier un risque il faut être assureur. Or, le juge ne l'est pas toujours. Pour suppléer cette insuffisance il devra interroger le plus souvent l'assureur, s'initier aux diverses combinaisons de l'assurance, et enfin rechercher si, dans l'esprit de l'assureur, l'opinion du risque a pu être changée.

Or, s'il en est ainsi, nous dira-t-on encore, comment veut-on que l'assuré puisse discerner quand telle ou telle cause apporte une modificatien dans le risque.

Sans doute, au premier abord l'équité semble blessée, mais il faut considérer cependant que l'assuré ne peut imputer qu'à lui seul sa non-intelligence de la convention qui le lie, et il est de principe que celui qui s'engage dans un contrat se soumet à toutes les obligations qui en dérivent.

128. La police peut être à ordre ou au porteur (1). Il a été jugé que si la police est au porteur, l'assureur ne peut, lorsque l'assuré l'a transmise après le règlement des pertes, opposer au tiers qu'il entend, pour ce qu'il doit, établir compensation avec l'assuré (2). Le porteur de la police doit remplir les obligations de l'assuré. Mais l'assureur n'a aucun droit pour le paiement de la prime, si le porteur ne

(1) Pardessus, t. III, n° 797.

(2) Tribunal de commerce de Marseille, 17 octobre 1823, *Journal de Marseille*, 4-1-294 ; Trib. de commerce de Marseille, 16 novembre 1832, *Journal de Marseille*, 14-1-57. Ce jugement admet que si l'assuré, après avoir obtenu lui-même un jugement qui déclare la perte, ou liquide des avaries, remet la police à un tiers, ce tiers est seul apte à recevoir et quittancer le montant de la perte ou des avaries ; dès lors, on ne peut opposer à ce tiers porteur aucune compensation de la perte ou de l'avarie, avec des sommes qui

réclame pas le sinistre (1). L'effet d'une police au porteur est tel, que le dernier porteur succède aux droits de tous précédents porteurs ; en conséquence, il peut reprendre toute instance, s'il y a lieu (2).

129. M. Dalloz, dans son *Dictionnaire général et raisonné de jurisprudence*, soutient (v° *Assurances*, n° 9, édition de 1842) que le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit, à peine de nullité, et il cite à l'appui de son opinion un arrêt de la Cour d'Aix du 23 novembre 1813.

M. Dalloz, après avoir soutenu la doctrine absolue que nous venons d'indiquer, admet cependant que le contrat peut être prouvé entre l'un des contractants et un tiers intéressé.

Suivant plusieurs auteurs, au contraire, l'écrit n'est pas nécessaire pour la validité de l'assurance en elle-même (3), il n'est exigé que pour la preuve.

On a prétendu que le contrat d'assurance ne peut être prouvé par la preuve testimoniale, et à l'appui de cette thèse on invoque le Code Napoléon qui ne la permet que dans certains cas.

Les auteurs qui embrassent cette opinion sont conséquents avec eux-mêmes, si à leurs yeux le Code de com-

---

seraient dues par l'assuré, même antérieurement au jugement déclaratif de la perte ou portant liquidation de l'avarie.

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 29 mai 1856.

(2) Tribunal de commerce de Marseille, *Journal de Marseille*, 29 juin 1831, 11-1-147.

(3) Lemonnier, t. I, p. 23.

merce est l'exception et le Code civil la règle générale. Mais pour nous qui avons exprimé une opinion contraire, telle ne peut être notre règle de décider.

A un autre point de vue, nous pensons que la preuve testimoniale doit être admise dans l'espèce. L'assurance entre commerçants étant un acte commercial, il nous paraîtrait rationnel d'admettre que la preuve par témoins pût être faite dans ce cas (1). (Arg. de l'art. 109 du Code de comm.)

La jurisprudence veut que la police soit rédigée en double (2). C'est là encore une conséquence de l'application du Code Napoléon, et nous regrettons de voir les mêmes auteurs suivre, pour le même cas, les règles du Code Napoléon, ou bien s'y soustraire, et cela sans aucune raison plausible.

Encore une fois, l'acte d'assurance étant commercial, l'article 109 du Code Nap. doit permettre de suppléer les formalités dont l'activité du commerce se passe le plus souvent.

Toullier (t. VIII, nos 342 et 343) professe cependant une opinion contraire (3); il veut le double écrit.

Dans les assurances maritimes l'usage du commerce, sur certaines places, n'est pas conforme à la jurisprudence précitée.

En effet, la prime est le plus souvent payée comptant, et

---

(1) Cass., 15 février 1826, S. V., 27-1-127; Rennes, 15 décembre 1832, J. P., 3e édition; art. 109, C. de comm.; mais voy. Lemonnier, t. I, p. 29.

(2) Aix, 23 novembre 1813, S. V., 14-2-209; id. 20 août 1813, S. V., 17-1-255; voy. cependant Cass., 15 février 1814.

(3) Lemonnier, t. I, p. 32.



il ne reste plus qu'une obligation unilatérale de la part de l'assureur (1).

Si les parties ont fait un acte qui constate l'assurance, la preuve par témoins ne peut être admise, suivant le droit commun, sur ce qui serait allégué avoir été convenu outre le contenu à l'acte (2). Dans l'espèce, ce ne sera pas sans doute parce que le Code Napoléon doit être appliqué qu'il faudra le décider ainsi, mais bien parce que la convention des parties résultant d'un fait positif quelles ont pris pour règle de leur conduite, on ne peut aller au delà sans porter atteinte au consentement réciproque qui est la base des contrats. (Art. 1109 et 1341, C. de comm.)

130. On a enseigné que sous l'ancien droit les polices d'assurances devaient être rédigées sur papier timbré (Loi du 13 frimaire an VII, article 18), elles étaient assujéties ensuite au droit fixe d'un franc (3).

La loi du 28 avril 1816, article 1, les rendait passibles d'un droit proportionnel de 1 franc en temps de paix, lorsqu'elles étaient soumises en justice, et de 50 centimes en temps de guerre.

Sous la nouvelle loi (6 juin 1850), le timbre des polices d'assurances est de rigueur.

Les droits d'enregistrement, en cas de production en jus-

---

(1) Pardessus, t, III, 793; Boulay-Paty, t. III, 250; Favard; v° *Assurance*, § 4, n° 2; Delvincourt, t. II, 394.

(2) Code Nap., 1341; Trib. de comm. de Marseille, 18 oct. 1824; *Journal de Marseille*, 5-1-278; Aix, 14 avril 1818; voy. Dageville, 3-237.

(3) Loi du 16 juin 1824, art. 5.

tice, sont calculés sur la durée cumulée de la prime, soit 1 pour 100 ; mais la prime est unique le plus souvent en matière d'assurance maritime.

Si les polices rédigées par les courtiers ne sont soumises à l'enregistrement que lorsqu'elles sont produites en justice, celles que rédigent les notaires doivent, comme tous leurs autres actes, être enregistrées. (Décision ministérielle du 25 octobre 1822.)

131. Les formules imprimées des polices comme celles écrites à la main sont obligatoires pour les parties, à moins que ces dernières ne dérogent aux clauses imprimées. Si quelques clauses imprimées étaient inconciliables avec les clauses écrites, on s'en rapporterait plutôt, dit M. Vincens (t. III, p. 211), aux clauses écrites par les parties.

Deux sentences de l'amirauté de Paris (7 décembre 1757 et 19 janvier 1759) prohibaient les formules imprimées, mais l'usage s'en est conservé.

132. La loi française régit l'assurance des navires étrangers armés et équipés en France (1).

133. Les chanceliers des consulats ont le droit de rédiger les polices ; ils les délivrent ordinairement en brevet, mais ils doivent transcrire la police en entier sur un registre spécial (2).

L'article 69 (t. III) de l'ordonnance de 1681 exige que l'acte soit littéralement transcrit. Cette formalité est d'au-

---

(1) Cass. civ., 25 mars 1806 ; S. V., 7-2-978 ; Merlin, rep., v° *Police et contrat d'assurance* ; Emérigon, t. Ier, chap. IV, sect. 8.

(2) Art. 84 Code de comm. ; Estrangin, p. 338.



tant plus essentielle que la police reste en minute à l'assuré et se transmet par voie d'endossement.

Les notaires ont le droit (Code de commerce, art. 79) non-seulement de rédiger les polices concurremment avec les courtiers, mais encore de faire tous les actes propres à amener la conclusion de l'assurance. Ils ont donc eu raison de demander que le privilége exclusif d'arrêter définitivement le contrat n'appartînt pas aux courtiers (1).

134. Le contrat d'assurance est parfait, encore bien qu'il n'ait pas été signé par l'assuré, pourvu qu'il ait été arrêté par le courtier qui est l'intermédiaire. Du reste, la signature immédiate du billet de prime supplée au défaut de la signature de la police (2).

Existe-t-il un lien de droit entre l'assureur et l'assuré sans la signature de la police, lorsque l'un et l'autre sont seuls en présence et sur le point de signer? Non évidemment.

Ainsi, Pardessus (t. III, n° 796) pense avec raison que tant que l'assureur a la plume en main, il peut se rétracter en tout ou partie (3). Jusque-là, en effet, quand les parties ont entendu faire dépendre leur convention de l'écrit, il n'y a pas consentement parfait.

135. L'article 333 du Code de commerce permet aux

(1) Art. 79 du Code de commerce, Aix, 23 janvier 1832, D. P., 32-2-74.

Suivant M. Lemonnier (t. I, p. 41), les polices rédigées par les courtiers ou par les notaires, en la forme ordinaire, sont des actes authentiques.

(2) Rouen, 26 mai 1840, D. P., 40-2-248.

(3) Dageville, 3-17.

parties de renfermer plusieurs assurances, par différents assureurs, dans une même police. Le juge aura à apprécier dans ce cas, pour déterminer le ristourne, s'il y a assurance unique et indivisible, ou plusieurs contrats séparés.

On comprendra mieux ultérieurement l'utilité de cette distinction.

Les assureurs qui, figurant dans la même police, n'accompagnent leur signature d'aucune disposition particulière, sont réputés se reporter aux conditions consenties par celui qui les précède (1).

Mais lorsque plusieurs assureurs figurent dans une police, les conditions que l'un des assureurs apporte aux conditions consenties par les assureurs précédents doivent faire considérer ce changement comme un contrat séparé (2).

La compétence, lorsqu'il y a plusieurs assureurs, est réglée par la somme assurée par chacun d'eux séparément, pourvu toutefois que l'intérêt ne soit pas commun et, par suite, la défense indivisible (3).

L'action en délaissement d'un navire, formée par l'assuré

---

(1) Aix, 23 avril 1825, D. P., 25-2-205.

(2) Dageville, 3 98.

(3) Estrangin, p. 195 et 489; Dageville, 3-88; Aix, 30 mars 1848; Lehir, *Annales*, 1851. p. 142; id., 1er avril 1852; Lehir, 1853, p. 459; Grenoble, 17 février 1853; Lehir, 1854, p. 72; Cass., 3 mars 1852, *Journal des Assurances*, 1852, p. 250; voy. l'arrêt d'Aix du 8 décembre 1807.

Il a été cependant jugé que des assureurs engagés par la même police d'assurance, et n'ayant qu'un même intérêt, ne sont tenus de

contre divers assureurs domiciliés sur des places différentes, est portée compétemment devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, quoique l'assurance ait été contractée par deux polices différentes, si, d'ailleurs, ces deux polices n'ont eu qu'un seul et même objet et ne forment qu'une convention unique, constatée par deux actes (1). (*Vide infrà*, de la juridiction.)

En tout cas, la connexité que l'assurance établit, quant au délaissement, entre tous les assureurs, autorise à les appeler devant le même tribunal, en vertu de l'article 171 du Code de procédure (Résolu seulement par l'arrêt de la Cour d'Aix). Voyez en note l'arrêt de cassation (2).

---

consigner qu'une seule amende pour se pourvoir en cassation (Cass., 3 août 1825).

(1) On peut rapprocher cette décision de celles rendues sur le dernier ressort en matière d'assurance contractée par plusieurs assureurs.

Ces décisions, quoique ayant le même point de départ, sont contraires.

(2) Cour de cassation, 9 décembre 1850.

« La Cour, — Attendu que l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix constate, en fait, qu'il résulte des circonstances de la cause, que les deux polices des 24 et 29 janvier 1848, qui lient les sept compagnies d'assurances, celle de Toulon et celles de Paris, n'ont qu'un seul et même objet, l'assurance de 75,000 fr., valeur du navire *Louis-Elisabeth*; que la police du 29 janvier n'est que le complément de celle du 24, et réciproquement; qu'en un mot, il n'existe au procès qu'une convention unique qui, constatée par deux actes, ne constitue cependant qu'un seul et même contrat;

« Attendu qu'en tirant de ces faits la conséquence, en droit, que le sieur Tronchet a pu assigner, à son choix, toutes les compagnies

Suivant l'article 359 du Code de commerce, si plusieurs contrats existent sur un même chargement faits sans fraude, le premier contrat subsiste seul s'il couvre la valeur. (1) Les assureurs subséquents sont libérés et ne reçoivent que 1/2 pour 100 de la valeur. Si au contraire le premier contrat ne couvre pas l'entière valeur, les assureurs subséquents répondent dans l'ordre de leur contrat.

Si le montant des polices n'excède point la valeur des effets chargés; les assureurs répondent, en cas de perte, au marc le franc de leur intérêt.

Toutefois, il appartient entièrement aux tribunaux de décider, suivant l'article 359 du Code de commerce, s'il y a indivisibilité et unité de chargement. Ainsi la question de savoir si un premier contrat d'assurance, qui assure l'entière

---

défenderesses devant le tribunal de Toulon compétent à l'égard de l'une d'elles, loin de violer l'art. 59 du Code de procédure, l'arrêt attaqué de la Cour d'Aix en a fait au contraire l'application littérale. (Lehir, *Annales* 1851, p. 219.) »

(1) « En pareil cas, l'assuré n'est pas admissible à réclamer de ces derniers assureurs le montant des déductions ou franchises qu'il a dû subir, en vertu de la loi ou des conditions convenues, dans le règlement d'avaries auquel il a été procédé entre lui et les assureurs de la première police, si les diverses polices souscrites portent toutes les mêmes conditions. — Si l'intention de l'assuré avait été de faire couvrir, par les polices postérieures, des franchises, dont l'art. 347 prohibe, d'ailleurs, l'assurance, il aurait dû s'en expliquer nettement, et son défaut d'explication sur ce point constituerait, dans tous les cas, une réticence donnant lieu à l'application de l'art. 348 C. de comm. (Journal de MM. Clariond, Aicard et Second, année 1855, 1re part., p. 271.)

valeur des effets chargés, laisse les assureurs subséquents libres de toute garantie en leur conservant le droit de 1/2 pour 100, est subordonnée à celle de savoir s'il n'y a qu'un même chargement ou s'il y en a plusieurs (1).

Suivant la Cour d'Aix, 9 janvier 1827, si le montant des polices, qui n'excédait pas, dans le principe, la valeur du chargement, se trouve cependant lui être supérieur par l'effet des déchargements faits en route, le risque est censé avoir diminué proportionnellement à chaque déchargement, dans l'intérêt de chaque assureur, quelle que soit la date des polices.

Du reste, si le montant des assurances est d'abord inférieur à la valeur du chargement, l'assuré peut rester son propre assureur jusqu'à concurrence du découvert.

Il n'y a pas lieu à l'application de l'article 359, si entre deux polices l'une est faite sur indéterminé et l'autre d'une manière spéciale, et se liant essentiellement avec le connaissement produit (2).

Dans le cas où il existe deux contrats d'assurance sur la totalité du même chargement, le second assureur ne peut se prévaloir de l'évaluation exagérée portée au premier contrat pour prétendre que dans ce contrat, la valeur totale des marchandises s'élevant au-dessus du total des deux assurances, le premier assureur est seul engagé, sans avoir droit au ris-

(1) Cass., req., 17 janvier 1854.

(2) Bordeaux, 13 avril 1853; Lehir, *Annales*, 1853, p. 281 ; voy. aussi Aix, 27 août 1855; Lehir, *Annales*, 1856, p. 248 ; Rennes, 29 mars 1819.

tourne; le second assureur ne pourra donc prétendre qu'il ne doit payer la somme assurée que distraction faite de celles représentées d'après l'évaluation du premier assureur (1).

Si plusieurs assureurs assurent par une même police et que quelques-uns soient dégagés de leurs engagements par changement dans le risque, le ristourne, quand il a lieu, se fait sur le capital entièrement assuré, c'est-à-dire sur les assureurs qui sont dégagés de leur obligation comme sur les autres (2).

S'il y a lieu au ristourne pour une part sur chaque police, lorsque les assurances de dates successives ont été faites pour des sommes déterminées, il en serait autrement si elles avaient lieu pour des portions aliquotes (3).

Le concours de plusieurs assurances a soulevé encore d'autres questions d'appréciation qu'il sera facile de décider par leur analogie avec les espèces plus haut signalées.

Si dans l'ignorance d'une première assurance, une deuxième a été consentie de bonne foi sur les mêmes risques, la deuxième doit seule subsister, la première ayant été résolue d'un commun accord et de bonne foi (4).

136. Lorsque l'assurance est rédigée par écrit et qu'elle forme ainsi la convention expresse des parties, les énonciations contenues dans l'article 332 ne tiennent pas toutes cependant à l'essence du contrat. Le juge a le pouvoir d'ap-

(1) Cass. civ., 8 mai 1839; S. V., 39-1-358.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 octobre 1813, *Journal de Marseille*, 15-1-1.

(3) Delvincourt, 2-358; Pardessus, t. III, n° 879.

(4) Bordeaux, 18 avril 1839; S. V., 41-2-138.



précier quelles sont celles de ces énonciations qui, influant sur l'opinion du risque, entraîneraient la nullité de l'acte (1).

Ainsi, la police doit contenir le nom et le domicile de celui qui se fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire (C. de comm., 332). Mais M. Pardessus, n° 593, enseigne que le nom peut être omis dans la police, si d'autres circonstances peuvent d'ailleurs suppléer cette absence. Tel est aussi le sentiment de M. Boulay Paty, t. III, 296 (2).

Roccus (not. 46) et Emérigon (t. I, chap. V, sect. 2) pensent que la qualité de l'assuré ne doit pas être nécessairement portée à la connaissance de l'assureur. « Il suffit, dit Émérigon, *loco citato,* que la matière du risque se trouve dans le navire. »

Si la qualité de l'assuré est de nature à augmenter l'opinion du risque, elle ne doit pas, en matière d'assurances maritimes, être déguisée à l'assureur : tel est, *v. g.*, le cas de guerre.

Le nom du capitaine du navire doit être connu de l'assureur (3).

Les polices contiennent quelquefois cette clause sur le nom du capitaine : *ou autre pour lui.* On ne pourrait la suppléer si elle n'était pas écrite; le capitaine, en effet, ne peut être changé, à moins qu'il n'y ait force majeure (4).

---

(1) Pardessus, t. II, n° 300.

(2) Voy. aussi Stracha, *de assecur.*, gloss. 7.

(3) Lemonnier, t. I, p. 76.

(4) Locré, sur l'art. 332 ; Pardessus, t. III, n° 808 ; Boulay-Paty, t. III, p. 324 ; Emérigon, t. I, chap. VII, sect. 3.

Voici la clause ordinaire des polices de Paris :

« Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou

Si le nom du capitaine n'est pas exprimé dans la police, l'assuré peut choisir tel capitaine qu'il lui conviendra. L'assureur est censé s'en rapporter au choix de l'assuré; mais le choix du capitaine ne doit pas être manifestement imprudent (1).

La déclaration même dans une police d'assurance, du nom d'un capitaine autre que celui qui commande en réalité le navire, entraîne la nullité de l'assurance, nonobstant la clause que le capitaine pourra être remplacé par tout autre, reçu ou non reçu (2).

Sur certaines places, afin de mieux désigner le navire, il est d'usage qu'on laisse au navire le nom du capitaine, bien que celui-ci soit changé (3). En dehors des exceptions que nous venons de signaler, la dissimulation du véritable nom du capitaine est une cause de réticence.

---

remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance. » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 27.)

(1) Delvincourt, t. II, p. 397; Pardessus, t. III, nº 808; Pothier, nº 106.

(2) C. de comm., 332, 348; Bordeaux, arrêt du 29 mars 1848; Lehir, 1848, p. 163.

Sic, trib. de comm. de Nantes, 27 nov. 1852; Lehir, 1853, 77.

La Cour de Rennes[1] a décidé que le bénéfice de l'assurance pouvait être transporté, alors qu'il résultait de la police que les assureurs n'avaient pas eu en vue seulement la personne de l'assuré ou celle du capitaine (Lehir, 1853, 268).

(3) Trib. de comm. de Marseille, 15 janvier 1857; *Recueil* de

[1] 3 février 1853.

Les noms du navire et du capitaine ne sont pas nécessaires en certains cas.

L'article 337 du Code de commerce autorise, en effet, l'exception suivante :

« Les chargements faits aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées, sans désignation de leur nature et espèce. Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance. »

Si, dans les cas prévus par cet article, il eût été imposé à l'assuré de faire connaître le navire et le capitaine, l'assurance serait très-souvent devenue impossible pour le destinataire.

Le navire est l'objet du risque ou le lieu du risque; dans le premier cas, le nom et la désignation du navire sont de l'essence du contrat, sous le mérite toutefois de certaines exceptions. En effet, lorsque le navire est l'objet du risque, l'inexactitude de son nom, si les parties, d'ailleurs, n'ont pu être induites en erreur, ne peut influer sur l'assurance (1).

MM. Clarion, Aicard et Second, 1857, p. 10 ; voy. cependant même *Recueil*, t. XXVII, 2e part., p. 54.

(1) Aix, 16 avril 1839, J. P., 1839, 1-608; Valin, sur l'art. 3; Pothier, n° 105; Emérigon, t. I, chap. VI, section 1; Pardessus, t. III, 806; voy. Lemonnier, t. I, p. 65.



Le navire étant encore l'objet du risque, la police indique s'il est chargé ou vide, armé ou non armé, seul ou accompagné; pour qu'un navire soit réputé armé dans le sens de la loi, le but principal de l'entreprise doit être d'attaquer (1).

(Décision du conseil des prises du 9 plairial an VIII) : « L'assuré doit déclarer si les objets assurés sur le navire sont propriété hostile ou neutre, car il y a augmentation de risque dans le fait d'hostilité pouvant annuler l'assurance (2). »

Or, l'assuré ne doit dissimuler aucune des circonstances qui aggravent les chances de perte.

La désignation du pavillon est importante; la fausse énonciation même non frauduleuse sur ce point ferait annuler l'assurance (Code de comm., 348). Il n'en serait pas ainsi cependant si la nationalité du navire étant différente (3), le navire portait réellement le pavillon de la puissance déclarée, et alors surtout que celui-ci est muni d'expéditions délivrées par les agents de cette même puissance.

Dageville (3-59) prétend même que le navire qui n'a obtenu qu'une francisation provisoire, doit être déclaré comme tel, parce qu'il est exposé à des avanies.

La désignation inexacte, quoique non faite dans le but de

---

(1) L'article 348 du Code de commerce est tellement positif que si l'assuré a omis de déclarer que le navire est armé en guerre, la perte d'un navire par suite de tempête et non de combat, n'annule pas moins l'assurance (Delvincourt, 2-395).

(2) Aix, 26 juin 1836; *Journal de Marseille*, 7-1-21.

(3) Tribunal de commerce de Marseille, 4 octobre 1827.

tromper l'assureur, peut vicier le contrat d'assurance (1).

« Mais cette nullité prononcée par l'article 348 est-elle une nullité absolue que les deux parties puissent réciproquement invoquer? L'assuré en pourra-t-il exciper contre l'assureur? Dageville est le seul de tous les auteurs qui ait abordé cette question (2), et suivant lui, malgré le silence de la loi, il n'appartient qu'à l'assureur de s'appuyer sur la fausse déclaration ou sur la non identité du sujet du risque, pour demander la nullité de l'assurance.

« Il nous semble que Dageville va trop loin; il applique purement et simplement, au cas où la fausse déclaration a été faite de bonne foi, la peine dont l'article 357 punit le dol et la tromperie : c'est une solution trop rigoureuse et trop peu juste pour que nous puissions l'adopter. Que l'assuré qui connaissait son navire, et qui l'a mal désigné, ne puisse, après l'heureuse arrivée et quand les choses ne sont plus entières, exciper d'une nullité qu'il a fait naître; qu'il ne puisse trouver, dans le consentement erroné de l'assusureur qu'il n'a point réclamé, le moyen de résoudre en sa faveur un contrat dont il aurait sans doute profité dans l'occurence contraire, rien de mieux; nous sommes, en ce cas, tout à fait de l'avis de Dageville, l'assuré doit payer la prime, quoique l'assureur, en cas de sinistre, eût le droit incontestable de puiser dans son défaut de consentement une exception insurmontable contre toute demande

(1) Locré, t. IV, p. 51; Boulay-Paty, t. III, p. 320-181; 28 août 1829; Bordeaux, S. V., 30-2-181.

(2) T. III, p. 231.

en paiement; mais nous croyons en même temps que si l'assuré, s'apercevant de l'erreur commise, la dénonce à l'assureur, toutes choses entières, et l'événement du risque demeurant encore inconnu, il forcera par cela seul l'assureur, ou à tenir le contrat rectifié, ou à en demander immédiatement la nullité, sans que celui-ci puisse, comme dans le cas de fraude, attendre l'événement du risque pour faire connaître sa décision.

« Ajoutons enfin que si, par un concours de circonstances difficiles à prévoir, l'erreur sur l'espèce du navire était commune aux deux parties, l'une et l'autre auraient également le droit de demander la nullité du contrat, non plus par application des principes spéciaux de l'article 348, mais en vertu des règles générales en matière de conventions. (Lemonnier, t. I. p. 69.) »

Nous nous empressons de souscrire à cette doctrine qui concilie les règles de droit avec celles de l'équité.

La signature de l'assureur couvre l'omission du nom du navire; il est présumé alors en avoir laissé le choix à l'assuré.

Lorsque l'assuré désigne le navire, il doit faire connaître avec soin si c'est un vaisseau à trois mâts, un brick, une felouque.

L'omission de cette dénomination n'annulerait pas, toutefois, l'assurance si l'assureur n'avait pu être induit en erreur (1). Il en est de même si la valeur, le port ou la qualité du navire n'a pas été dénoncée (2).

(1) Pardessus, t. III, n° 804; Estrangin, p. 164; Locré, t. IV, p. 51.

(2) Voy. Bordeaux, 20 août 1835. Cet arrêt déclare que l'assurance

L'assurance *in quovis* a lieu lorsque le navire étant le lieu du risque, l'assureur permet à l'assuré de charger sur tel navire qu'il voudra, même dans le cours du voyage.

Que le navire soit l'objet ou le lieu du risque, l'assuré n'a pas le droit de le changer (1), si celui-ci a été désigné dans la police, peu importe que le navire substitué soit aussi fort et même meilleur que le premier navire, et que ce dernier eût même péri dans le voyage assuré (2).

Lorsque l'assurance porte sur le chargement, la désignation de la nature des objets soumis à l'assurance est nécessaire pour la constatation de l'identité de l'aliment du risque (3).

Cette désignation est quelquefois remplacée par les

---

d'un navire ne peut être annulée parce que le navire a pris un poids plus considérable que celui des tonneaux qu'il peut contenir d'après la jauge; la jauge d'un navire est moins relative au poids qu'à l'encombrement du chargement.

(1) Le *Veritas*, dont nous parlerons en traitant de la réticence, donne des renseignements précis sur tous les navires.

(2) Pothier, nos 68 et 69; Boulay-Paty, t. IV, p. 57; Dageville, t. III, p. 71; Delvincourt, t. II, p. 270.

Lorsqu'une assurance a été faite avec faculté de transborder les marchandises assurées d'un navire sur un autre, au choix de l'assuré, l'erreur commise dans la désignation du navire sur lequel le transbordement a été effectué peut faire annuler le contrat d'assurance, si le navire sur lequel les marchandises ont été transbordées offrait aux assureurs moins de garantie que celui dont le nom leur avait été déclaré. (Paris, 25 mai 1844; voyez *le Droit*, journal des tribunaux, 26 mai 1844.)

(3) Lemonnier, t. I, p. 127.

mots : assurance sur facultés, chargements, pacotilles; mais alors les marchandises ne doivent pas être sujettes, par leur nature, à une détérioration particulière. S'il en était autrement, s'il s'agissait, par exemple, de blés, de sels, d'objets susceptibles de coulage, il faudrait en effet les spécifier. L'assuré serait responsable du défaut de désignation, sauf dans le cas indiqué par l'article 337 du Code de commerce. Cet article établit, on le sait, l'ignorance de l'assuré et couvre sa responsabilité.

Mais si l'article 337 du Code de commerce affranchit l'assuré de l'obligation de déclarer la nature de l'objet de l'assurance lorsque le chargement est fait hors d'Europe, il faut alors faire connaître le destinataire, ainsi que nous l'avons dit plus haut.

Si la quantité de la marchandise n'était pas indiquée dans la police, l'assureur ne perdrait pas le droit de réclamer la justification de la valeur constituant l'assurance (1).

Il est, en effet, utile que la police indique la valeur de l'objet assuré, afin que l'on puisse savoir si la somme assurée excède ou n'excède pas la valeur de la chose mise en risque (2).

Suivant l'usage reconnu, quelquefois, par la jurisprudence, et établi en dehors des termes de l'article 339 du Code de commerce, qui semble n'adopter que deux bases d'estimer les marchandises : l'une d'après le prix d'achat,

(1) Code de comm., 339; Bordeaux, 21 juillet 1830, D. P., 31-2-241.

(2) Lemonnier, t. I, p. 136.

l'autre suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, en y comprenant tous les frais faits à bord, on prend aujourd'hui encore pour base de la valeur de la marchandise celle qu'elle a au lieu de l'arrivée. Cette appréciation est prohibée par le Code, qui proscrit le profit espéré. Un arrêt de Paris (2 mai 1839) qualifie cet usage d'abusif. Émerigon (t. I, chap. IX, section 1re) enseigne cependant que les marchandises tombées à un prix inférieur peuvent être assurées au prix coûtant; mais, dans ce cas, l'assuré peut avoir la prétention de ne vendre sa marchandise qu'au prix de revient, et pour lui cette valeur peut être celle donnée au moment du chargement.

La valeur des marchandises données en échange, quand le commerce se fait par troc, sert de base, y compris les frais de transport, à leur évaluation.

La désignation de la somme assurée n'est pas essentielle; l'assureur peut s'obliger à payer la valeur de la chose assurée d'après l'estimation qui en sera faite (1).

Les assurances illimitées auxquelles donnent lieu le défaut d'estimation sont aujourd'hui abandonnées (2).

137. L'estimation du navire dans la police n'est pas substantielle (3).

---

(1) Code de comm., 339; Pothier, n° 75; Boulay-Paty, t. III, p. 330; Delvincourt, t. II, 400; Locré, sur l'art. 332, n° 14.

(2) Lemonnier, t. I, p. 146.

(3) Trib. de Marseille, 6 mars 1823, *Journ. de Mars.*, 4-1-161; Aix, 29 avril 1823; Devilleneuve et Carrette, 7-2-204; Bordeaux, 28 août 1829, S. V., 30-2-181.

Toutes pièces probantes peuvent établir cette valeur, sauf le droit de contestation de la part de l'assureur. En cas d'exagération ou de fraude, les frais faits pour cette appréciation sont à la charge de l'assuré (1).

La valeur du navire au lieu du départ est celle sur le pied de laquelle il doit être assuré.

138. On doit dater le contrat d'assurance, énoncer s'il est souscrit avant ou après midi. Cette énonciation peut devenir nécessaire, s'il y a concours de plusieurs assurances excédant la somme des valeurs mises en risque, et dans le cas encore où les nouvelles de l'arrivée à bon port du navire ou du sinistre ont pu être connues (2).

L'énonciation de la date, dans ces divers cas, est la règle du juge; elle a donc une grande importance.

La police sans date ne peut être opposée à des tiers, soit pour le cas de ristourne, soit pour l'application du privilége de l'assureur (3). Mais si la police est enregistrée, elle pourra être opposée aux tiers dont les titres sont postérieurs à cet enregistrement.

On pense généralement que l'omission de l'énonciation de la date *avant ou après midi* doit faire considérer l'assurance comme faite après midi. Si la mention *avant midi* existe, l'acte est présumé signé à la première heure de la

---

(1) Emérigon, t. I, chap. IX, sect. 4.

Sur les assurances illimitées, voy. Lemonnier, t. I, p. 146 et suiv.

(2) Pardessus, t. III, n° 794 et 785; Lemonnier, t. I, p. 57.

(3) Dageville, t. III, p. 128; voy. cependant ce que nous avons dit plus haut sur l'effet de la police d'assurance sous seing privé.

partie du jour où s'ouvre le bureau. La date du mois, sans indication de jour, fait reporter le contrat au dernier jour du mois.

Locré (sur l'article 332) enseigne que lorsque le contrat est daté après midi, il est censé signé à l'heure du coucher du soleil.

La preuve testimoniale, dit M. Pardessus (t. III, 795), ne suppléerait ni à l'omission, ni à l'insuffisance de l'énonciation de la date pour obtenir une préférence contre les présomptions de la loi. (Art. 365 C. de comm.)

Mais le Tribunal de commerce de Marseille, par jugement du 29 avril 1831, a décidé que lorsque une assurance, sur bonnes ou mauvaises nouvelles, a été close après midi par l'intermédiaire d'un courtier, il n'y a pas lieu à annulation de l'assurance, s'il est constant que la police d'assurance a été signée par les assureurs entre onze heures et midi ; et si, d'ailleurs, il n'est pas prouvé par l'assureur que l'assuré connaissait la perte au moment de la signature de la police, ou que la perte était de notoriété publique.

139. En présence des articles 328 et 341 du Code de commerce, il n'y aurait aucun inconvénient à ce que la police eût omis de désigner les temps auxquels les risques doivent commencer et finir. Ces articles, en effet, indiquent une règle à suivre dans ce cas.

Lorsqu'un certain nombre de jours est accordé pour le déchargement, on ne tient pas compte du jour d'arrivée ni des dimanches et fêtes (1).

(1) Cass., 21 avril 1854 ; Lehir, 1855, *Annales*, p. 333.

La police d'assurance fait connaître la prime ou le coût de la garantie. Elle exprime aussi le lieu où les marchandises ont été chargées, le port d'où le navire a dû et doit partir, les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, et ceux dans lesquels il doit entrer (Code de comm., art. 332). On ne peut nier que ces diverses formalités n'aient une grande importance pour déterminer toute l'étendue du risque (1).

140. Lorsque l'assureur excipe d'une clause de la police, on doit l'interpréter, en cas de doute, contre lui (2).

Telle est du moins la doctrine résultant de la jurisprudence.

Quelques auteurs ont enseigné avec beaucoup plus de raison, ce nous semble, que dans le cas d'énonciations insuffisantes sur les risques, et dans le doute, l'interprétation a lieu contre l'assuré, qui, mieux que les assureurs, connaît tous les éléments de l'assurance qu'il propose.

141. La police et, à son défaut, la loi (Code de comm., art. 382) fixent l'époque où doit être payée l'indemnité à l'assuré dans les cas où l'assureur est responsable. Alors même que la police contiendrait terme pour le paiement de l'indemnité, ce délai n'empêche pas l'assuré d'actionner les assureurs après le sinistre, pour les faire déclarer responsables (3).

L'assureur, malgré les contestations qu'il soulève, peut

---

(1) Lemonnier, t. I, p. 80.
(2) Aix, 23 avril 1825, D. P., 25-2-205.
(3) 10 pluviôse an XII, Cass., S. V., 4-2-69.

être condamné provisoirement à payer (1); mais l'assuré, en certaines circonstances, n'a pas le droit d'obtenir la condamnation provisoire, si, par exemple, le dol et la fraude paraissent certains (2).

Lorsque les assureurs ont obtenu pour payer trois mois de plus que le délai accordé par l'article 382 du Code de commerce, ils peuvent être condamnés au paiement des intérêts à partir du délai légal (3).

L'assureur, après avoir payé le montant de l'assurance, a une action en répétition contre l'assuré, si un fait découvert ultérieurement démontre que l'assuré n'avait pas droit au montant de l'assurance pour une cause quelconque (4); mais les assureurs peuvent être déclarés non admissibles à faire la preuve qu'ils demandent pour exercer la répétition, s'ils ne présentent aucun fait pertinent et admissible (5).

L'assureur peut prouver que l'aseuré a fait enlever du navire les objets assurés, encore bien qu'un arrêt de Cour

---

(1) Code de comm., 384; Dageville, 3-510.

(2) Delvincourt, 2-40.

(3) Cass., 19 mai 1824, D. A., 2-71.

(4) Tribunal de commerce de Marseille, 25 mars 1830; Aix, 14 janvier 1826; *Journal de Marseille*, 7-1-18; *id.*, 7 janvier 1823, S., 23-2-158.

Lorsqu'une Cour a décidé, en fait, qu'un contrat d'assurance est nul, parce que c'est par dol et par fraude que l'assuré a déclaré avoir embarqué les objets assurés, qu'il n'avait réellement pas, celui-ci ne peut prétendre, devant la Cour de cassation, que la preuve du dol et de la fraude n'a pas été suffisamment faite. (Cass., req., 15 févr. 1826.)

(5) Aix, 15 novembre 1825, J. P., 3e édition.

d'assises l'ait absous sur ce point (1). Le criminel, en effet, n'a point d'influence sur le civil.

142. En matière d'assurance maritime, l'arbitrage n'était point forcé, comme dans la société commerciale (2), mais la clause compromissoire a été reconnue valable (3) par un grand nombre de décisions, encore bien qu'il fût admis qu'elle était nulle en matière d'assurance terrestre pour défaut de désignation des arbitres. (Arg. de l'art. 332, C. de comm.)

CHAPITRE XII.

DE LA QUALITÉ ET DE LA CAPACITÉ DANS L'ASSURANCE.

Sommaire.

143. Des différentes personnes qui peuvent être parties dans le contrat d'assurance ; capacité ; qualité ; *in notis*, coalition ; assureur réassurant ; inexécution du mandat ; responsabilité du courtier ; date de la police soumise à la ratification du commettant ; assurance en temps de paix ou de guerre ; effet de la clause *pour compte*.

143. Nous aurions pu sans doute placer le présent cha-

(1) Aix, 7 janvier 1823, D. A., 2-83.

(2) Le législateur a supprimé même dans les sociétés l'arbitrage forcé. (Loi du 17 juillet 1856.)

(3) Code de comm. 332 ; Locré, sur l'art. 332; Boulay-Paty, 3-331.

Sous l'empire de l'ancienne loi on jugeait que si, d'après les statuts d'une société d'assurance mutuelle maritime, les difficultés qui s'élèvent entre la société et les sociétaires doivent être jugées par arbitres *conformément au titre des arbitrages du Code de procédure civile*, la police, qui renvoie aux statuts pour les conditions de l'assurance, donne au compromis, ainsi convenu, le caractère d'arbi-

pitre au début de notre ouvrage, mais nous avons cru qu'il était plus rationnel de définir d'abord les risques et la police.

L'assurance passive est permise à quiconque est capable de contracter ; elle doit être considérée, en général, comme un acte d'administration (1).

L'assurance active, au contraire, est essentiellement un acte commercial (voy. section des assurances mutuelles) : le mineur non commerçant, la femme non marchande publique, l'interdit ne peuvent donc être assureurs (2).

---

trage forcé et le fait échapper aux prescriptions des art. 1006 et suivants du Code de procédure civile, qui exigent, pour la validité du compromis, l'indication du nom des arbitres et du litige, si toutefois les questions qu'il s'agit de soumettre aux arbitres ont réellement rapport à l'assurance maritime. (Paris, 7 août 1852 ; Lehir, 7-99.)

Au contraire, le tribunal de commerce de la Seine a décidé, le 16 septembre 1850 (*Droit*, 17 septembre 1850), qu'il n'y a pas société dans l'acte par lequel plusieurs armateurs ont respectivement assuré leurs navires, encore bien qu'ils aient rédigé leur contrat en lui donnant la qualification de : Société mutuelle maritime.

La clause compromissoire qui stipule que les contestations seront jugées conformément au titre des arbitrages du Code de procédure, doit être déclarée nulle, comme ne contenant pas le nom des arbitres et la désignation des objets en litige.

Sur ce dernier point, la jurisprudence est divisée, mais, dans tous les cas, en présence de la nouvelle loi, il ne peut plus être question de l'arbitrage forcé.

(1) Boulay-Paty, 3-297 ; Dageville, 3-36.

(2) Le délit de coalition, prévu par l'art. 419 du Code pénal, existe si plusieurs assureurs maritimes se réunissent et conviennent de fixer, chaque mois, un minimum pour les primes d'assurances ; il faut, en outre, pour la constitution du délit, qu'ils s'engagent entre

L'affréteur peut se rendre assureur du navire ; alors, il est censé l'avoir affrété à meilleur marché (1).

Les juges des Tribunaux civils, les administrateurs de la marine et les consuls ou vice-consuls ne peuvent s'engager comme assureurs (2).

L'assurance active est également interdite aux notaires, aux courtiers. Le Code de commerce, articles 79, 85 et suivants, défend en effet aux officiers publics de s'immiscer dans les opérations commerciales (3).

Mais il est de principe que les assurances en elles-mêmes faites par ces intermédiaires ne sont nulles que lorsqu'elles sont interdites par la loi (4) autrement qu'en la forme.

La commission pour l'assurance impose au commissionnaire des obligations dont l'omission engage sa responsabilité.

---

eux, sur l'honneur, à ne pas souscrire des polices au-dessous d'un minimum. (Cass., Ch. crim., 16 mai 1845 ; voy. *le Droit*, 17 mai 1845 ; mais voy. la réfutation de cette doctrine dans la *Revue des Assurances*, t. II, p. 179.)

(1) Delvincourt, 2-401.

(2) Ord. des 20 août 1691, 5 mai 1693 et règlement du 3 mars 1781.

(3) La Cour de Rennes a jugé, le 15 janvier 1847, que le directeur d'une Compagnie d'assurances maritimes, auquel un assuré donne un risque dont la valeur excède le plein déterminé par les statuts de ladite Compagnie, ne peut faire accepter lui-même, directement, par d'autres Compagnies, partie du risque qu'il ne veut pas prendre à sa charge ; agir ainsi ce serait s'immiscer dans les fonctions de courtier d'assurances, qui sont des intermédiaires forcés et nécessaires, *si l'assuré ne traite pas directement avec l'assureur*.

(4) Boulay-Paty, 3-306.

Le courtier est responsable de l'inexécution du mandat qu'il reçoit (1) ; si donc ordre lui a été donné de ristourner auprès des assureurs, il est responsable de ne l'avoir point fait, et, dans ce cas, il doit garantir l'assuré du paiement de la prime réclamée par les assureurs (2).

Mais le courtier qui a fait une assurance pour compte n'est point passible du paiement de la prime envers les assureurs, s'il justifie d'un ordre de l'assuré (3).

Lorsque l'assurance est souscrite par un commissionnaire, la police qui doit être soumise à l'approbation du commettant, a date du jour de la confection de la police et non de la ratification du commettant (4).

Aujourd'hui la clause pour compte de qui il appartiendra est employée pour le temps de paix comme pour le temps de guerre ; elle ne peut donc être invoquée pour une assurance

---

(1) Voy. arrêt de Bruxelles, 12 juillet 1840; *Revue des assurances*, t. II, p. 191.

(2) 22 septembre 1830, Trib. de commerce de Marseille; voyez aussi Lehir, *Annales*, 1854, p. 564; et même auteur, p. 451.

(3) 7 juin 1836, Bordeaux, D. P., 37-2-96.

Le courtier d'assurances qui a recours à un intermédiaire étranger pour se procurer les signatures d'assureurs d'une place étrangère, ne doit pas être considéré comme commissionnaire pour compte et, à ce titre, personnellement responsable du droit de ristourne, en cas de résiliation du contrat d'assurance par le fait de l'assuré. (Trib. de comm. de Paris, 16 avril 1834 ; *Gazette des tribunaux* du 21 avril 1834.)

(4) 20 mars 1832, Trib. de comm. de Marseille ; *Journal de Marseille*, 13-1-91.

en cas de guerre si celle-ci n'a été formellement déclarée, et les assureurs ont le droit d'exciper de la réticence lorsque toute qualité de l'assuré pouvant influer sur le risque, ne leur a pas été explicitement déclarée (1).

CHAPITRE XIII.

DE LA PRIME ET DU RISTOURNE (2).

Sommaire.

144. La prime doit être stipulée dans la convention d'assurance; elle était autrefois payée comptant; cas de lésion dans le taux de la prime d'assurance; dol; fraude;
145. Quand les deux tiers de la prime sont-ils dus? L'assuré peut-il convenir qu'il paiera davantage?
146. Dans le cas de ristourne, comment est établi le taux de la prime, en l'absence de toute détermination de ce même taux dans la police?
147. Mode de paiement de la prime? la prime fixée reste invariable; cas où il y a assurance et société;

(1) 18 février 1823, Bordeaux, D. A., 2-64; Cass., 7 décembre 1824; Devilleneuve et Carrette, 7-1-580; Aix, 7 janvier 1823.

(2) « Le mot *ristourne* est de création assez récente; il ne se trouve pas dans le *Guidon de la mer;* il y est suppléé par *ressortiment* ou *restor;* l'ordonnance de la marine de 1681 ne l'emploie pas encore; il apparait pour la première fois dans les jurisconsultes postérieurs à cette époque qui ont écrit sur le contrat d'assurance. Valin n'ose pas s'en servir, mais Pothier et Emérigon l'écrivent sans scrupule. Il avait été usité d'abord en Provence, où on l'avait pris du mot italien *storno,* qui est masculin; il signifie *retour* et remplace *ressortiment,* l'un et l'autre masculins; et d'un commun accord on écrivit LE *ristourne*. Tous les auteurs modernes se sont conformés à cette orthographe. Dans la pratique, à Paris comme dans les ports

---

de mer, on dit *le ristourne;* on trouve cette expression dans la police de Bordeaux (art. 1er), dans celle de Marseille (art. 20), à chaque page dans le *Guide de l'assureur et de l'assuré,* par M. Lafond, directeur de la Compagnie d'assurances maritimes l'*Union des ports.*

« Les jurisconsultes et les hommes d'affaires forment l'universalité des personnes qui emploient cette expression tout à fait technique; elle n'existe ni dans le Dictionnaire de Trévoux, ni dans les éditions du Dictionnaire de l'Académie qui ont précédé la dernière. Cette omission a été réparée dans celle-ci; mais l'Académie a baptisé ce mot *substantif féminin.*

L'Académie a eu peut-être de fort bonnes raisons pour écrire ainsi; mais nous ne connaissons pas une seule autorité pour appuyer cette orthographe que l'Académie elle-même a créée. Quel que soit notre respect pour ce corps savant, nous ne pouvons lui reconnaître le droit de juger ce qui n'est pas en cause : nos habitudes juridiques ne nous le permettent pas; c'est un pouvoir qui n'est attribué à aucun tribunal; et il n'existait pas ici la plus légère contestation. Sauf meilleur avis, nous maintenons que LA *ristourne* est en droit une expression tout à fait romantique, et nous ne pouvons l'adopter. » (Alauzet, t. I, p. 375.)

refus de chargement; voyage d'aller et retour; perte du navire dans le voyage d'aller; prime entière dans le cas de défaut de retour; sinistre avant le voyage de retour; heureuse arrivée autre part qu'au port de destination; assurance sur objets n'existant pas; prime promise en cas de mauvaise arrivée;

153. Dans le cas de dol ou de fraude, la prime entière est due; signification du mot dol; dol réciproque; effet de la réticence; quand y a-t-il exagération? poursuites devant le Tribunal correctionnel;

154. De la restitution de la prime en cas de faillite; caution; résiliation du contrat;

155. Action résultant de la faillite; dommages-intérêts;

156. Privilége de la prime; dernier voyage; acquéreur; affectation spéciale.

144. La prime est le prix du risque (1). Le mot prime vient de *præmium*, prix de l'assurance, ou de *primò*, parce que la prime était payable sur-le-champ. Si les législations anciennes faisaient un devoir de payer les primes comptant, l'ordonnance de 1681 et, après elle, le Code de commerce sont muets à cet égard. L'usage de payer la prime immé-

(1) Gibalinus, de universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica (t. II, liv. IV, cap. XI, art. 1er, n° 6) « hujus contractûs (assecurationis) æquitas ostenditur a priori. In eo si quidem servatur omnimoda æqualitas inter contrahentes, qui æquali lucro et damno exponuntur. Assecurans quidem solvendi majus interesse pro minori aut lucrandi totum illud minus interesse : dominus autem rei assecuratæ amittendi pretium quod solvit, aut obtinendi pro illo longe majus interesse ab assecuratore. Atque ita fit commutatio unius periculi ac commodi cui unus se exponit pro periculo alio ac commodo, cui se alter exponit, atque ità servatur æqualitas proportione quâdam, spectatis utrimque variis circumstantiis occurentibus.» Baldasseroni, *Delle Assicurazioni marittime*, t. I. p. 81. Il premio e una parte essenziale del contratto, perche è quel lucro che stà in correspettitiva d'el risico. »

diatement n'était déjà plus suivi sous le *Guidon de la mer* (ch. XV, art. 16) (1).

Le contrat doit être annulé si la prime, quoique stipulée, n'a pas été déterminée dans son taux et que le livre du courtier ou tout autre moyen ne puisse y suppléer; il en est de l'assurance, dans l'espèce, comme de la vente dont le prix indéterminé est une cause de nullité (2). Si la prime, qui est essentielle au contrat d'assurance, a été convenue et payée, le défaut de mention, dans la police, de la prime à payer n'annule pas l'assurance.

Le contrat d'assurance ne peut être annulé pour lésion dans le taux de la prime, à moins que le dol ou la fraude ne soient articulés et prouvés.

145. Le Code de commerce en spécifiant dans son article 356 (3) la prime que devra recevoir l'assureur, finit par ces mots :

« S'il n'y a stipulation contraire. »

En présence de ces termes, l'assuré peut-il convenir qu'il paiera davantage.

Valin, sur l'article 6, prétend que cette faculté est interdite à l'assuré, parce qu'elle dégénérerait en pari; mais on

(1) Delaborde, p. 167.

(2) Art. 1583 C. N.; *contrà*, Pardessus, t. III, n° 593.

(3) « Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et, si le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire. (C. de comm., art. 356.) »

peut convenir que l'assureur recevra moins des deux tiers(1).

146. Ordinairement la prime ou le coût de l'assurance est stipulé dans le contrat; si la police portait quittance de la prime sans en énoncer la quotité, les juges, dans le cas où il y a lieu d'opérer le ristourne, devraient prendre pour la base les assurances faites à la même époque.

147. La prime est payée en argent ou en toute autre valeur, à raison de tant pour 100 sur l'estimation de l'objet assuré. Lorsqu'elle est payable pour chaque mois de navigation (2), elle est alors due le premier jour du mois; elle peut encore être stipulée pour toute la durée du voyage limité ou

---

(1) « Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime de 1 pour 100 par mois sur corps, et de 3/4 pour 100 sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 7.)

« En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100, par mois, jusqu'à la fin du deuxième mois. Dès lors les assureurs sont déchargés de tous risques et ont droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police; plus, à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 8.)

« Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie. » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 9.)

(2) Pardessus, t. III, n° 822.

non limité ; la prime ainsi fixée reste invariable. Si la prime est stipulée payable en une partie aliquote des choses assurées, il y a alors dans le contrat qui intervient entre les parties *assurance* et *société* en participation.

148. Le défaut de paiement de la prime n'annule pas de plein droit le contrat s'il n'y a clause expresse, à cet égard, dans la police ; l'assureur, s'il ne veut pas contraindre l'assuré à exécuter la convention, doit donc demander la résolution en justice après une mise en demeure préalable. Toutefois, suivant M. Pardessus (t. III, n° 825), le défaut de paiement de la prime empêche le risque de courir si telle est la stipulation des parties. (Art. 1139 Code Nap.) (1).

149. La prime une fois convenue au moment du contrat reste invariable; mais les parties peuvent convenir qu'elle sera augmentée en cas de guerre, ou qu'elle sera diminuée si, calculée pour le temps de guerre, la paix survient.

La jurisprudence a établi que le cas de guerre résulte de la première hostilité caractérisée d'une puissance, bien qu'antérieure à toute déclaration de guerre (2).

Cependant on a enseigné que l'existence de la guerre ne suffisait pas pour motiver l'élévation de la prime, il faut encore que la déclaration de guerre ait lieu. On trouve une décision semblable dans le *Journal de Marseille*, t. IV, p. 243 (tribunal de commerce de Marseille, 8 août 1822.)

---

(1) Voy. sur ce point, et par analogie, notre *Dictionnaire des Assurances*, v° *Prime non payée*.

(2) Cass., 28 janvier 1807, Devilleneuve et Carrette, 2-1-340; Rennes, 28 mars 1821, Devilleneuve et Carrette, 6-2-393.



Si l'on stipule une prime différente pour le cas de guerre, la première capture d'un vaisseau par une puissance étrangère, ne fût-elle qu'une simple saisie, vivifie la clause de surprime d'assurance (1).

La police établit, dans les cas précités, le taux de l'augmentation ou de la diminution de la prime. Si la police ne contient aucune stipulation sur ce point, les tribunaux peuvent fixer ce taux, eu égard aux risques courus et aux circonstances; mais la prime stipulée en temps de paix pour le cas éventuel de la guerre, est due par le seul fait de la déclaration de guerre pendant la navigation, alors même que le navire assuré serait arrivé à sa destination avant que la déclaration de guerre ait pu être connue (2); les juges, au surplus, peuvent suppléer au silence de la police sur le cas d'augmentation ou de diminution de la prime, en temps de paix ou en temps de guerre (3); on a cependant soutenu le contraire, mais à notre avis on oubliait que la prime doit essentiellement correspondre au risque. (Arg. de l'art. 343.)

Par suite du principe déjà posé, la réduction de la prime convenue pour le cas où le navire partirait en temps de paix, est due aux assurés, encore bien que la cessation des hostilités n'ait pas été connue au temps du départ du navire (4).

Si la police portait que la primo, en cas de guerre, se-

---

(1) Rennes, 28 mars 1821.

(2) Cass., 28 janvier 1807, S. V., 7-1-32.

(3) Pothier, n° 83; Emérigon, t. 1, chap. III, sect. 4.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 juin 1825; *Journal de Marseille*, 6-1-154.

rait réglée au cours de la place, les tribunaux devraient se borner à constater le cours de la place désignée à l'ouverture de la guerre ; ils ne pourraient graduer les primes suivant les risques plus ou moins grands que les navires peuvent avoir courus depuis la guerre (1).

En cas de guerre, le pavillon ne couvre pas les marchandises ; ainsi l'assuré doit la prime de guerre survenue, encore bien qu'il fût sur un vaisseau neutre (2).

La prime stipulée pour le cas de guerre est toujours due en présence des hostilités, encore bien que la lutte à main armée ait lieu contre un gouvernement de fait.

Lorsque des arbitres sont chargés de fixer la prime due pour le cas de guerre, ils doivent avoir égard, non pas au plus ou moins d'avancement du voyage assuré au moment de l'ouverture de la guerre, mais bien à l'avancement présumé du voyage au moment du contrat. C'est dans cette appréciation, en effet, qu'est l'opinion du risque.

Mais la Cour d'Aix a, au contraire, décidé dans l'espèce, et surtout lorsqu'il a été convenu que la prime serait réglée par amis communs, qu'elle devait être alors établie proportionnellement aux risques courus (3). Cette doctrine compromet, à notre avis, l'aléa du contrat. Nous avons aussi

---

(1) Trib. de comm. de Saint-Malo, 28 octobre et 7 décembre 1808.

(2) Aix, 18 ventôse an XII ; Dageville, 3-188.

(3) Voy. encore 28 octobre et 7 décembre 1808, trib. de comm. de Saint-Malo; Dageville, 3-205 et suiv.

L'augmentation de prime, pour le cas de guerre, n'est pas due aux assureurs, si l'assuré a raccourci son voyage avant toute hostilité ou déclaration de guerre. (Rennes, 28 mars 1821.)

indiqué plus haut comment les juges, pour le cas de fixation de la prime suivant le cours de la place, devaient se prononcer.

150. La prime est due entière à l'assureur lorsque les risques ont commencé à courir (C. de comm., 351 et 364).

151. La prime n'est point due lorsque le risque n'a pas couru ou que l'assurance est annulée pour défaut d'aliment; il faudrait toutefois, suivant les docteurs italiens (1), pour que la prime ne fût point due, que *la volonté seule* de l'assuré n'eût point rompu le voyage. Notre Code ne fait aucune distinction (2), cependant il admet que la prime n'est point due, soit que le voyage n'ait pas lieu par cas fortuit ou par le fait de l'assuré (3), mais une indemnité est attribuée à l'assureur, soit 1/2 pour 100 de la valeur assurée (4).

MM. Locré (t. II, p. 373) et Dageville (t. III, p. 245)

(1) Casaregis, disc. 1, n° 182; Roccus, *De assecurat.*, note 15.

(2) C. de comm., 349; Lemonnier, t. I, n° 97.

(3) Emérigon, t. II, chap, XVI, sect. 6; Pardessus, t. III, n° 873.

(4) « Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des navires, au plus tard, dans le délai de six mois, pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois, pour les autres voyages de long cours; dans deux mois, pour les voyages de grand cabotage; et dans un mois, pour ceux de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police; faute de quoi, la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs 1/2 pour 100 de droit de ristourne, pour les voyages de long cours, et 1/4 pour 100 pour ceux de cabotage. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 10.)

« Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription

prétendent que l'assuré, dans le cas d'arrêt de puissance, ne doit pas 1/2 pour 100 ; mais cette doctrine est opposée au Code de commerce qui, nulle part, ne fait aucune distinction de cette nature. Le 1/2 pour 100 est dû, en effet, pour le cas de ristourne, et il y a ristourne lorsque l'assureur *ressort* du contrat où il s'était engagé ; le ristourne a donc lieu lorsque le contrat est annulé ou réduit, même pour le cas fortuit. (C. de comm., 349.) Dans le cas de dol de la part de l'une ou l'autre des parties, les articles 358, 368 sont la règle.

152. Mais le contrat entaché d'une nullité radicale substantielle n'a jamais pu avoir d'existence. L'assureur ne doit donc, à aucun titre, recevoir une indemnité (1).

L'assureur n'a encore aucun droit à l'indemnité lorsque la nullité de l'assurance provient d'un fait illicite commun aux deux parties.

L'annulation de l'assurance, en cas de faillite, doit être prononcée en justice (art. 346 C. de comm.), mais à notre avis le juge pourrait, à défaut de caution, faire remonter l'effet de la nullité à l'époque de l'exigibilité de la prime. L'assuré, en effet, ne peut être contraint de payer une prime lorsqu'il était certain de ne recevoir aucune indemnité en cas de sinistre. (*Vide infrà.*)

---

du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler la police, en conservant 1/4 pour 100 à titre de droit de ristourne. » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 11.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 juin 1836, *Journal de Marseille*, t. VII, p. 175.

Delvincourt (2-395) fait remarquer que l'assureur qui fait annuler le contrat pour le cas de sinistre, ne peut demander le 1/2 pour 100. Cette allocation n'aurait lieu que lorsque l'assurance a été anéantie dans l'intérêt des deux parties.

Cette opinion est très-contestable; il est de principe que l'assurance peut être annulée après sinistre, pour cause de réticence, de dol ou de fraude : dans ce cas, les droits de l'assureur ne peuvent cesser de subsister, l'assuré devra même toute la prime. (Arg. de l'art. 357 du C. de comm.)

La perte du navire seulement n'anéantit pas l'assurance. Ainsi l'assurance n'est annulée que lorsque le voyage est absolument impossible (1). Dans le cas d'innavigabilité du navire, par exemple, l'assurance subsiste si elle porte sur facultés, pourvu que l'on trouve un autre navire pour y charger les marchandises (2), et alors la prime sur ces risques est due.

Mais si l'assuré refuse de faire le chargement sur le nouveau navire, l'assurance est annulée et 1/2 pour 100 est accordé à l'assureur (3).

Lorsque l'assurance a lieu pour aller et retour et à prime liée sur le chargement seul, la prime entière est due à l'assureur, même en cas de perte du navire dans le voyage d'aller, puisqu'il paie toute la perte (4). Dans l'assurance

---

(1) Pardessus, t. III, n° 872; art. 391 C. de comm.

(2) Delvincourt, 2-370; art. 391, 392 C. de comm.

(3) Delvincourt, *loco citato*; art. 349 C. de comm.

(4) Valin, sur l'art. 27; Pothier, n° 187; Emérigon, t. I, ch. III, sect. 2; Delvincourt, 2-374.

pour aller et retour sur le navire, le défaut de retour provenant du fait de l'assuré n'empêche pas l'assureur de recevoir toute la prime (1); l'article 356 réduit la prime aux deux tiers, mais pour défaut de chargement, c'est donc un cas tout différent.

Le délaissement peut quelquefois rendre l'assureur pour le retour inhabile à réclamer le 1/2 pour 100. Ainsi, lorsqu'une personne fait assurer ses marchandises pour le voyage d'aller et qu'elles ont éprouvé un sinistre majeur, l'assurance qu'il aura contractée pour le retour deviendra nulle s'il fait le délaissement aux assureurs d'aller (2).

L'assuré, en cas d'heureuse arrivée à une destination autre que celle indiquée dans la police, peut, aux termes de l'article 349 du Code de commerce, invoquer le ristourne.

Le ristourne est-il dû lorsque l'aliment de l'assurance n'existe pas?

M. Pardessus (t. III, n° 873) n'admet cette faculté pour l'assuré qu'autant qu'il aurait fait assurer des choses dans un lieu fort éloigné, en pensant que l'expédition s'effectuerait. Cette opinion est contestée par M. Armand Dalloz; car, dans ce cas, l'assureur ne *ressort* pas moins du contrat. L'article 365 du Code de commerce valide d'ailleurs l'assurance, même après la perte des objets. Dans l'espèce qui a été posée plus haut, le 1/2 pour 100 sera donc dû par analogie.

---

(1) Delvincourt, 2-374; art. 349 C. de comm.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 juin 1826, *Journal de Marseille*, t. VII, p. 175, déjà cité.

Le tribunal de commerce de Marseille a décidé spécialement, le 18 juin 1824, que lorsqu'il a été stipulé, entre l'assureur et l'assuré, une prime différente pour le cas de mauvaise ou bonne arrivée, l'assureur ne peut prétendre que la prime de mauvaise arrivée lui est due, parce que, encore bien que le navire soit arrivé au lieu *du reste,* les dommages soufferts pendant la navigation lui font payer une somme au delà de la prime promise. La prime une fois convenue reste donc invariable.

153. Le contrat d'assurance peut être annulé pour dol ou fraude de la part de l'assuré : dans le cas, par exemple, où l'assuré fait sciemment une assurance pour une somme excédant la valeur des effets chargés. Le contrat n'est annulé qu'au préjudice de l'assuré, qui doit, par conséquent, la prime entière à l'assureur ; tandis que s'il y a excédant de chargement sans fraude, 1/2 pour 100 est attribué à l'assureur ; au surplus, la fraude ne se présume pas, l'assureur doit la prouver.

La pénalité, comme on le voit, est différente et elle est graduée suivant la bonne foi de l'assuré.

L'exagération dans les marchandises assurées ne suffit pas toujours pour élever contre l'assuré l'exception de fraude, alors surtout que dans l'expertise il a réduit sa demande à la valeur réelle des objets assurés (1).

La jurisprudence a admis que le dol, dans l'espèce, doit s'entendre de celui que définit l'art. 1116 du Code Napoléon ; on conçoit alors que les tribunaux l'admettront diffi-

(1) Aix, 2 juillet 1826.

cilement et qu'ils penseront plutôt qu'il y a erreur, l'estimation étant presque toujours d'accord entre les parties (1). S'il y a dol de la part de l'une et de l'autre partie, elles ne peuvent rien se réclamer, mais celui qui a exécuté le contrat ne peut rien répéter (2).

Il est reconnu que l'assuré qui a commis une réticence ou fait une fausse déclaration, ne peut, en excipant de sa faute ou de son dol, rompre l'assurance pour s'affranchir ainsi du paiement de la prime en cas d'heureuse arrivée (3).

Mais le tribunal de commerce de Marseille, 3 août 1848, nous paraît s'être montré trop rigoureux en principe, lorsqu'il a jugé que l'évaluation donnée aux facultés assurées est irréfragable, au moins à l'égard de l'assuré, alors même qu'une erreur aurait été faite dans l'acte, et qu'ainsi l'assuré n'est pas en droit d'exciper d'une pareille erreur pour demander un règlement de ristourne d'après une évaluation par experts. Il nous semble que si la bonne foi de l'assuré n'est pas contestée, il devrait être relevé de son erreur.

En traitant de la police, nous avons déjà exprimé cette opinion.

Ainsi, la Cour d'Aix (27 juillet 1825) nous paraît être dans le vrai, en décidant, dans un cas analogue (art. 541 C. Proc.), que l'assureur qui a réglé compte avec l'assuré et qui lui a

---

(1) Aix, 2 juillet 1826, Devillen. et Carrette, 8-2-252; id., 24 mars 1830, S. V., 30-2-115; Bordeaux, 20 août 1835, S. V., 36-2-111.

(2) Pardessus, t. III, p. 877.

(3) Nous avons déjà exprimé cette doctrine dans le chapitre sur la police. Voy. tribunal de comm. de la Seine, 16 décembre 1852; Lehir, 1853, 106.

payé la somme assurée, sous la déduction d'un ristourne convenu, peut, en *signalant une erreur matérielle ou une surprise* dans le compte réglé et suivi de paiement, demander un nouveau compte pour exiger un ristourne plus élevé.

Il est reconnu que la partie lésée, par suite des dispositions de l'article 368 du Code de commerce (1), ne peut se pourvoir devant la police correctionnelle, cette poursuite appartient seule au ministère public (2).

Mais M. Boulay-Paty pense que la preuve de la fraude peut être faite devant le tribunal correctionnel, conformément aux dispositions de l'article 368, dispositions qu'invoque M. Dageville (3-35) pour prétendre que la poursuite ne peut avoir lieu devant le tribunal correctionnel qu'après que la preuve est faite devant le tribunal civil. Lorsque l'assureur est condamné, par application de l'article 368, au paiement d'une double prime, c'est sans préjudice du remboursement de la prime qu'il aurait déjà reçue (3).

154. Si l'assureur tombe en faillite avant que le risque soit fini, l'assuré a le droit de demander caution ou résiliation du contrat avec restitution de la prime payée (C. de comm., 346). La faillite de l'assuré survenant lorsque la prime est payée, ne donne pas à l'assureur le droit de de-

(1) « En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. — En cas de preuve contre l'assureur; celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. — Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement. (C. de comm., art. 368.) »

(2) Dageville, 3-351; voy. aussi Locré, t. IV, p. 203.

(3) Pothier, n° 24; Delvincourt, 1-214.

mander caution et, à défaut, la résiliation du contrat. De même, si le risque est fini, l'assuré n'a aucun intérêt à demander la résiliation du contrat.

155. L'assuré peut, dans le cas de faillite, quoique obligé au paiement de la prime (*Vide suprà*, n° 153), faire condamner l'assureur à des dommages-intérêts, parce qu'il a, par suite de la faillite, fait assurer les objets par un autre assureur. Il a été jugé ainsi en matière d'assurance terrestre (1).

Pothier (n° 35 et 96) enseigne que la faillite de l'assureur, premier en date, n'apporte aucun changement à la condition des derniers assureurs relativement au ristourne; ceux-ci conservent toujours le bénéfice de leur contrat.

156. La prime est privilégiée; il en était ainsi sous l'ordonnance de 1681. Le Code de commerce, article 191, en la plaçant au dixième rang, ne parle que des primes appliquées au corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement dus pour le *dernier* voyage, mais on a étendu ce privilége à tous les autres objets assurés (2). (*Vide infrà.*)

Si le temps des risques est limité, le privilége dont nous venons de parler ne s'applique qu'au voyage fait pendant le temps limité (3).

L'assureur qui court le risque peut poursuivre le paiement

---

(1) Cassation, 1er juillet 1828, S. V., 28-2-249; Laget de Podio, 1-231. Nous avons examiné cette question dans notre *Dictionnaire des Assurances terrestres*, au point de vue de la compensation avec la prime due.

(2) Pardessus, t. III, n° 954; Laget de Podio, 1-170-217.

(3) Rouen, 7 juillet 1828, S. V., 29-2-237.

de la prime privilégiée contre le navire assuré et vendu, mais dont la vente lui a été cachée par l'assuré (1).

Celui qui a acheté une cargaison ne peut en disposer lorsque le navire est arrivé à sa destination, sans être tenu de tous les frais, et notamment des primes d'assurance dont la marchandise a été grevée dans l'intervalle (2).

Les assurances sur corps sont affectées par privilége au remboursement des sommes payées pour l'acquittement des primes d'assurances (3).

Le négociant qui, par suite d'une assurance à lui commise, a fait dresser les polices en son nom, a un droit de rétention sur le produit de ces polices pour les avances qu'il a faites au correspondant, d'après les ordres et pour le compte duquel il a effectué l'assurance (4).

---

(1) Rouen, 26 mai 1840; trib. de comm. de Bordeaux, 14 septembre 1831, *Journal de jurisprudence de Bordeaux*, 8-1-362. Les billets de prime souscrits par l'acheteur d'un navire au vendeur sont sans cause si un ristourne postérieur a rendu ces billets inutiles.

(2) Bruxelles, 16 août 1808, S. V., 9-2-5. Le juge peut accorder terme et délai pour le paiement de la prime. Trib. de comm. de Marseille, 28 octobre 1856; *Journal de Marseille*, 1857, 1-41.

(3) Bordeaux, 28 janvier 1839, D. P., 39-2-142; Rouen, 5 décembre 1807, D. A., 2-57; voy. aussi ordonnance de 1681.

(4) Paris, 4 décembre 1832; *Gazette des tribunaux*, 22 décembre 1832. Dans une assurance sur facultés assurées, l'assureur ne peut avoir privilége pour la prime; dans tous les cas, ce privilége fût-il consacré par l'article 2102 du Code Napoléon, il ne pourrait être primé par les droits que donne l'article 93 du Code de commerce. Trib. de comm. de Marseille, 29 mai 1856. Voy. en sens contraire, *Journal de Marseille*, t. III, 1-353, et les notes sous ce jugement.

CHAPITRE XIV.

DE LA PREUVE DU CHARGEMENT ET DU SINISTRE.

Sommaire.

157. L'assuré doit prouver l'existence de la chose assurée, sa valeur, et les dommages qui lui sont arrivés;
158. Obligations imposées au capitaine, au chargeur ou aux parents de ceux-ci;
159. Toute convention qui dispenserait l'assuré de prouver la perte, le chargé, ou sa valeur, serait nulle; toutefois, la police peut dispenser de prouver le chargement si l'assureur conserve le droit d'établir le non-chargement; de la clause de gré à gré; controverse;
160. L'estimation nouvelle met les frais à la charge de l'assureur, mais si l'exagération est prouvée, les frais sont supportés par l'assuré;
161. Énonciation et valeur de la clause *qui dit être;* monnaie étrangère;
162. Poursuites autorisées par l'article 336 du Code de commerce;
163. L'assuré n'a pas le droit de contester les énonciations du connaissement, s'agit-il même de celui qui émane d'un commissionnaire;
164 L'assuré ne peut changer les évaluations portées dans la police, ni substituer de nouvelles marchandises à celles indiquées;
165. On peut suppléer l'absence du connaissement; preuve du chargement par divers moyens;
166. Pays dans lesquels il n'est pas dressé de connaissement;
167. Preuves de l'existence du navire ou de sa valeur;
168. Les obligations du réassuré sont celles de l'assuré;
169. Exceptions opposables au prêteur à la grosse, à l'intéressé sur chargement; la renonciation aux dispositions de l'article 336 du Code de commerce est réputée non écrite; fin de non-recevoir; moyens nouveaux invoqués en appel.

157. L'assuré qui a satisfait au paiement de la prime a droit au sinistre, mais il est soumis préalablement à de nouvelles obligations, ou bien il doit repousser victorieusement les exceptions que l'assureur serait en droit de lui opposer.

On ne peut contester que l'assuré, en cas de sinistre, ne

soit pas tenu de prouver l'existence du chargement, de sa valeur et les accidents qui lui ouvrent un droit à l'indemnité. « Mais la perte (dit M. Pardessus, t. III, n° 830) n'a besoin que d'être constatée d'une manière suffisante pour convaincre tout homme raisonnable. »

Ainsi, l'assuré peut invoquer, suivant les circonstances qui se produisent, le rapport du capitaine, la police, le connaissement; ces moyens de preuve ne sont pas cependant exclusifs d'une contre-preuve. La Cour de Rennes (S. V., 27-2-45) a jugé, le 24 août 1824, que la preuve de la perte des objets naufragés peut être établie, notamment au moyen d'une déclaration faite dans un autre lieu que celui du naufrage, et certifiée par les gens de l'équipage.

Mais, en l'absence du consul, l'état du navire doit être constaté par l'une des autorités légales du pays dans lequel le sinistre a eu lieu.

L'absence de cette formalité peut mettre obstacle au délaissement (1).

Mais la Cour de cassation (2) a jugé qu'on ne peut pas déclarer non recevable l'assuré qui ne justifierait pas de la perte par un rapport régulier, ou si le capitaine n'a pas tenu un livre de bord en règle, l'avarie étant d'ailleurs constante. (*Vide infrà*, des avaries.)

Evidemment, dans cette dernière espèce, les juges ont eu égard à l'impossibilité où se trouvait le capitaine d'agir, car

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 24 octobre 1853; voy. notre *Journal des Assurances*, année 1854, p. 63; *vide infrà*, du délaissement.

(2) 1er septembre 1813.

si la force majeure n'existe pas, la loi doit toujours être observée, du moins par des équivalents. (Art. 246 C. comm.)

Ainsi encore, suivant la Cour de Bordeaux (22 février 1844, S. 44-2-659), les avaries à la charge des assureurs, éprouvées dans des mers lointaines et réparées dans un port étranger où il n'y a pas de consul français, peuvent être valablement constatées suivant les usages de ce port. L'observation de ces usages peut être elle-même valablement établie par un certificat émané de négociants de ce port, dont la signature a été légalisée par les autorités locales. (C. de comm., art. 244.)

158. Les articles 344, 345 du Code de commerce ont prescrit une règle qui met l'assureur à l'abri de la fraude que pourrait commettre le capitaine chargeur ou le chargeur lui-même, de connivence avec le capitaine.

En effet, lorsque des marchandises ont été chargées pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le connaissement dressé par le capitaine chargeur ne mérite pas à lui seul confiance. Le capitaine, suivant l'article 344, doit justifier à l'assureur de l'achat des marchandises assurées, et fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

L'article 345 dit encore « que lorsque le chargeur est sur le navire, il doit laisser un connaissement, dans le lieu où le chargement s'effectue, entre les mains du consul, ou d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu. »

Si l'article 344 du Code de commerce oblige le capitaine, lorsque les marchandises sont chargées pour son compte, à justifier du chargement par l'achat des marchandises, et

un connaissement signé de deux des principaux de l'équipage, il faudrait soumettre à la même mesure le parent du capitaine (1), car il y a même raison de décider.

159. Il suit des principes exposés ci-dessus qu'il faudrait considérer comme nulle toute convention par laquelle un assuré se ferait garantir, en cas de perte, contre un événement quelconque, et sans que l'assureur pût en vérifier l'existence.

L'assuré est obligé encore de justifier, lorsque le sinistre a lieu, de la valeur de la chose assurée; et bien que la police contienne l'énonciation de la valeur, il serait illicite de stipuler quelle ne serait pas prouvée (2). Cependant la police peut dispenser l'assuré de justifier du chargement, mais elle ne doit pas interdire à l'assureur le droit de prouver le non chargement (3). Ainsi, lorsque l'assureur a stipulé l'assurance d'une somme sur marchandises sans que la quantité de ces marchandises ait été indiquée, il a toujours le droit de réclamer la justification de la valeur représentée par l'assurance (4).

La fixation de la valeur qui a été faite de gré à gré n'empêche pas l'assureur de demander, s'il y a lieu, la réduction de l'assurance : il en est de même lorsque la police contient la clause de vaille ou non vaille (5).

---

(1) Pardessus, t. III, n° 724; Dageville, 3-220.

(2) Delaborde, n° 82 à 89.

(3) Emérigon, t. I, chap. II, § 8; Boulay-Paty, 4-348; Cass., req., 15 févri r 1826; id., 25 mars 1835.

(4) C. de comm., 339; Bordeaux, 21 juillet 1830, D. P., 31-2-79.

(5) Pothier, n° 159; Cass., 2 août 1811; trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1856.

Si l'évaluation faite même de gré à gré donne lieu à la réduction de l'assurance, elle ne doit pas faire prononcer l'annulation totale de la police, lorsque l'exagération n'est pas le résultat du dol.

Les dernières questions que nous venons de soulever sont cependant très-controversées. Pour l'affirmative de la validité de la fixation, de gré à gré, de la valeur sans preuve contraire, se présentent : Valin (sur l'art. 64, t. II, p. 147), Emérigon (t. I, p. 277), Boulay-Paty (t. III, p. 397), Estrangin (p. 243), Dageville (t. III, p. 295), Lemonnier, *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes* (t. I, n[os] 133 et 134). Mais ces auteurs sont justement combattus par Pothier (chap. III, § 6) et la jurisprudence (1). Or, à nos yeux, c'est la seule doctrine vraie. En effet, l'assuré ne peut trouver un bénéfice dans l'assurance; il en serait cependant ainsi si l'estimation étant énoncée, l'assureur devait la subir.

Nous verrons cependant ultérieurement, lorsque nous expliquerons la clause des polices d'assurances, qui n'admet le délaissement que pour perte des trois quarts, que la valeur donnée au navire est opposable à l'assuré. Mais dans l'espèce la raison de décider est puisée, par analogie, dans les articles de la loi relatifs au jet. Nous reviendrons bientôt sur ce point.

160. Lorsque l'estimation des marchandises assurées

---

(1) Cass., 2 mai 1839, D. P., 39-1-489; Aix, 24 mars 1830, S. V., 302-1-15; id., 6 janvier 1841, J. P., 1841, 2-54; Bordeaux, 12 janvier 1835, J. P., 3[e] édit.; 20 août 1835, D. P., 28-2-3; Paris,

n'a point été faite dans la police, elle est aux frais de l'assureur, parce qu'il pouvait d'abord la faire déterminer (1) ou en convenir avec l'assuré.

Mais si l'estimation a été faite dans la police, et que l'assureur en réclame une nouvelle, celle-ci n'est aux frais de l'assuré qu'autant qu'il est constaté que la première était exagérée (2).

161. Le droit de l'assureur de contester le chargement étant admis, il faut décider que, malgré le connaissement qui énonce la clause *qui dit être*, l'assureur peut encore exiger que les factures et autres pièces justifient de la consistance des chargements (3).

En effet, l'assureur doit toujours être admis à prouver, même par présomptions, mais graves, précises et concordantes, qu'il y a fraude commise dans le chargement.

Lorsque le prix stipulé dans le contrat l'est en monnaie étrangère, il doit être évalué au prix de la monnaie de France (4).

A cet égard, cependant, les parties peuvent faire telles stipulations qu'il leur convient. Mais, comme l'enseignent plusieurs auteurs, l'assureur a toujours le droit de prouver l'erreur ou l'exagération de l'estimation.

162. Lorsqu'il y a supposition ou falsification dans l'es-

---

7 avril 1835, S. V., 39-1-358. On ne peut donner à un navire une valeur d'opinion. Bordeaux, 24 février 1852; Lehir, 1853, 24.

(1) Delvincourt, t. II, p. 360.

(2) Arg. de l'art. 1716 du C. Nap.

(3) Voy. Bordeaux, 12 janvier 1834, D. P., 35-2-75.

(4) L'administration de la marine n'est pas *obligée* de représenter

timation des effets assurés, l'assureur peut se pourvoir par toutes voies civiles ou criminelles, et s'il a renoncé aux droits que lui confère l'article 336 du Code de commerce, cette renonciation est réputée non écrite (1). L'ordre public le veut ainsi.

163. L'assuré ne peut jamais après sinistre contester le connaissement, le contrat fût-il souscrit par le commissionnaire; celui-ci remplace, en effet, le commettant assuré.

164. L'assuré ne peut, suivant l'avis unanime des auteurs, changer les évaluations que porte la police pour proposer un ristourne ou empêcher celui de l'assureur (2).

L'erreur évidente et de bonne foi de l'assuré devrait toutefois faire fléchir une telle décision, ainsi que nous l'avons déjà dit (3).

Si le contrat a désigné les marchandises assurées, on ne peut leur en substituer d'autres qui seraient leur équivalent (4).

C'est donc en vain que l'assuré prétendrait que les marchandises qui sont chargées servent à la fabrication des choses désignées, ou sont des choses qui se composent avec les matières indiquées dans la police.

---

les assureurs dans les pays où ils n'ont pas de représentant particulier. (Voy. *Gazette des tribunaux* du 19 avril 1840.)

(1) Pothier, n° 159; Delvincourt, 2-364.

(2) Rennes, 17 août 1825; voy. Delaborde, n° 118.

(3) Voy. aussi Cass., 3 août 1825, D. P., 25-1-402.

(4) Dageville, 3-74; Pardessus, t. III, n° 872; Delaborde, n° 64.

Mais suivant M. Pardessus (1) il n'y aurait pas substitution d'objets si le blé désigné en sacs se trouvait entassé dans le navire, ou si l'assurance ayant pour objets des lingots d'or, ils avaient été convertis en piastres, vaisselle ou quadruples. C'est là une question d'appréciation qui ne détruit pas le principe.

165. L'assuré peut suppléer le connaissement perdu par l'expédition du bureau de douane (2), la facture accompagnée de la lettre d'avis du chargeur, l'attestation du capitaine ou des principaux officiers, et, s'ils avaient péri, par celle du reste de l'équipage (3). L'assuré peut aussi, dans tout cas de force majeure, prouver le chargé d'après la facture primitive et la police (4).

C'est pourquoi on a décidé que la police d'assurance suffit pour justifier l'existence des marchandises à bord, qui peuvent être assimilées à l'assurance sur corps.

Mais le 7 juillet 1829 (D. P., 29-1-292) la Cour de cassation avait admis que la preuve du chargé ne pouvait résulter que du connaissement présenté par l'assuré (5).

---

(1) Dageville, 3-74; Pardessus, t. III, n° 872.

(2) Cependant on a jugé que l'assuré ne peut opposer à l'assureur, comme actes authentiques et faisant preuve jusqu'à inscription de faux quant aux marchandises assurées, les procès-verbaux de visite et de visa d'embarquement dressés par les préposés de la douane. (Cass., 4 août 1829.)

(3) Valin, sur l'art. 37; Boulay-Paty, 4-345; trib. de comm. du Havre, 29 janvier 1856; Guerrand, 1856, 1-43.

(4) C. de comm., 283, 344; Bordeaux, 12 juillet 1832, D.P., 33 2-59.

(5) Nous examinerons cette doctrine en traitant du connaissement

166. Ce principe serait toutefois rigoureux lorsqu'il s'agit d'un pays où il n'est pas dressé un acte de connaissement ; alors l'assuré peut justifier du chargement par les factures et les extraits de ses livres (1).

167. Nous venons de voir comment on peut établir l'existence des marchandises ou leur valeur réelle ; s'il s'agit du navire, les différentes pièces qui en attestent le départ servent à en constater l'existence.

Mais l'estimation du navire faite par l'assuré peut donner lieu à discussion (2).

Si la valeur du navire n'est pas fixée par la police, elle est facile à déterminer par les actes d'achat, les dépenses de mise hors, les procès-verbaux de visite.

168. Pour obtenir le paiement de l'indemnité, le réassuré doit fournir les mêmes justifications que l'assuré primitif (3). Le réassureur pourrait, sans nul doute, stipuler que le réassuré ne sera obligé de présenter que la quittance du paiement fait à l'assuré. Mais si cette clause n'était pas écrite dans le contrat, on ne pourrait la suppléer de plein droit.

169. L'exception de non-chargement est encore opposable au prêteur à la grosse ou au cessionnaire d'intérêts dans le chargement (4); et il doit en être ainsi, puisqu'il serait

(1) Trib. de comm. de Marseille, 31 décembre 1821 ; Dageville, 3-497.

(2) L'assureur a le droit de contester. Voy. Valin, sur l'art. 16.

(3) Pothier, n° 153 ; Emérigon, I, chap. II, sect. 9.

(4) Boulay-Paty, 4-351 ; Dageville, 3-501 ; Aix, 7 janvier 1823, S. V., 23-2-158.

contraire à l'ordre public de dispenser l'assuré de la preuve du chargé.

L'assureur, cependant, qui aurait négligé, en première instance, de faire valoir l'exception dont il s'agit, ne pourrait l'invoquer seulement en appel (1).

CHAPITRE XV.

DE L'ACTION D'AVARIE.

Sommaire.

170. Les avaries sont simples ou particulières, et grosses ou communes (2).

---

(1) Aix, 16 juillet 1825; Dageville, 3-517.

(2) Benecke, t. I, p. 457, 558; Vincens, t. III, chap. XV, n° 13; Alauzet, t. II, p. 140 et suiv.; Emérigon, t. I, p. 598; voy., quant aux lois diverses dans certains pays, Benecke, t. I, p. 502 et suiv. L'action d'avarie dérive seule de la nature du contrat d'assurance. (Delaborde, n° 125.) Toutes les avaries ont un caractère commun, l'existence d'un dommage matériel (même auteur, n° 8); elles diffèrent sous le rapport de leurs effets et de leurs causes. (Delaborde, n°s 10 et 11.) C'est ce que nous expliquerons en fournissant des exemples

L'action d'avarie est ouverte dès que le dommage est constant (1).

L'assuré doit, en effet, obtenir la réparation des dommages qu'il a éprouvés ; il peut aussi exercer le droit du délaissement. Nous traiterons plus loin de cette dernière action ; nous nous occupons d'abord de celle d'avarie (2), suivant le Code de commerce, articles 399, 400 et 403.

---

des avaries particulières et communes. Voy. aussi ce que nous avons déjà dit à l'occasion du jet : *junge* ; trib. de comm. de Marseille, 6 août 1851 ; Lehir, 1852, p. 275.

Les marchandises sauvées ne contribuent aux avaries éprouvées par le navire que si celui-ci a pu être sauvé.

Le jet à la mer des câbles, grelins, cordages, drisses et cordages de réserve qui, d'après les règlements, doivent, dès qu'on a quitté l'arrimage, être logés dans les lieux réservés aux objets non nécessaires aux manœuvres, ne peut être admis en avarie commune, lorsque ce jet a eu lieu parce que les câbles et cordages se trouvaient sur le pont, et que d'ailleurs il n'a pas eu pour résultat évident d'alléger le navire. (Trib. de comm. d'Alger, 23 octobre et 6 novembre 1838.

Les provisions de bord, les planches, les voiles, placées sur le pont et jetées, ne peuvent être rangées en avaries communes. (Trib. de comm. de Marseille, 8 octobre 1856 ; *Journal de Marseille*, 1856, 1-281.)

(1) On lit dans la *Police d'assurance de Paris*, que chaque voyage est, en cas d'assurance à prime liée ou à terme, l'objet d'un règlement séparé (voy. art. 16).

(2) « Les avaries sont de deux classes : avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières (C. de comm., art. 399). »

« Sont avaries communes : 1° les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ; 2° celles

Les avaries consistent en un dommage matériel ou en dépenses.

Les avaries proviennent des fortunes de mer, des faits

---

qui sont jetées à la mer ; 3° les câbles ou mâts rompus ou coupés ; 4° les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ; 5° les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ; 6° les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois ; 7° les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi ; 8° les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise ; et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. » (C. de comm., art. 400.)

« Sont avaries particulières : 1° le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par la tempête, prise, naufrage ou échouement ; 2° les frais faits pour les sauver ; 3° la perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par la tempête ou autre accident de mer : les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer ; 4° la nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage ; 5° la nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois ; et en général, les dépenses faites et le dom-

du capitaine, des gens de l'équipage, du propriétaire du navire ou du chargeur, etc., etc.

En un mot, « toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et dé-

---

mage souffert par le navire seul, ou par les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. (C. de comm., art. 403.) »

M. Delaborde, dans sa préface (*Traité des avaries*, p. 32 et suiv.), a recherché l'origine du mot *avarie*.

« Les recherches philologiques et historiques, même les plus minutieuses, ne permettent pas d'offrir une réponse décisive à cette question.

« Toutefois, si l'on ne rencontre aucune interprétation satisfaisante parmi celles qu'ont fournies les auteurs qui, tour à tour, se sont efforcés de trouver dans l'hébreu, l'arabe, le grec, le latin, ou dans tel autre idiome, l'étymologie du mot *avarie*, on peut du moins s'appuyer sur quelques raisons plausibles pour conjecturer que ce mot dérive de l'une des langues les plus usitées dans le midi de l'Europe au moyen âge.

« En effet, à cette époque, les usages du commerce de terre, ainsi que ceux du commerce maritime, donnaient à toute marchandise en général, non-seulement le nom de *roba*, mais aussi celui de *aver*, *haver*, *avoir*, *avere*. »

M. Delaborde (p. 7 et suiv.), critiquant une certaine classification d'avaries, admet, comme seule admissible, la classification des avaries en grosses ou communes et en simples ou particulières ; il démontre ensuite que cette classification a été admise, en fait, depuis l'antiquité jusqu'à nos jours chez les Grecs, chez les Romains, dans l'empire d'Orient et dans celui des diverses nations, tant au moyen âge qu'à une époque postérieure.

chargement, sont réputés avaries. (Code de commerce, art. 397.)»

Nous avons déjà fait connaître les principes sur la responsabilité de l'assureur pour les dommages éprouvés.

Nous avons aussi établi, dans le chapitre précédent, que l'assuré doit prouver la réalité du chargement, déclarer quelle est la nature des marchandises assurées, leur valeur; enfin nous avons dit que la perte devait être arrivée dans le temps et dans le lieu du risque.

Ces diverses obligations doivent être remplies pour que l'assuré puisse exercer l'action d'avarie; et s'il n'en était pas ainsi, il serait passible des exceptions soulevées par l'assureur; l'assureur aura donc le droit de repousser l'action d'avarie, si l'assuré n'a pas qualité pour la revendiquer, s'il n'y a pas eu mise en risque des objets assurés, si l'avarie n'est pas établie dans le lieu et le temps des risques. S'il y a eu réticence, fausse déclaration, exagération de l'objet assuré, violation quelconque des clauses du contrat, réception des marchandises sans protestation, etc., etc.

Quelques-unes des exceptions que nous venons de signaler seront développées dans des chapitres ultérieurs.

Les avaries devant être divisées en particulières, et grosses ou communes, il importe de distinguer quelles sont les avaries particulières ou communes.

Les premières sont supportées par le propriétaire du navire ou des marchandises; les autres sont à la charge des marchandises et de la moitié du navire et du fret au marc le franc de la valeur. (Articles 401, 404 du Code de commerce.

Le fret non déterminé peut être fixé par les tribunaux (1).

Voici des espèces de l'une et de l'autre avarie. Nous indiquerons d'abord quelques avaries particulières.

Nous avons dit déjà, en parlant des fortunes de mer, que la nourriture et les loyers des matelots pendant le voyage qu'un navire, parvenu à sa destination, est obligé de faire dans un autre port, pour la réparation d'avaries, sont réputés avaries particulières, que doivent supporter les assureurs sur corps ; le § 1er de l'article 403 du Code de commerce n'est pas limitatif. (*Vide*, en effet, § 5.) (2).

Suivant l'article 400 du Code de commerce, les loyers et la nourriture des matelots, pendant le temps des réparations du navire, sont avaries communes, si le navire est affrété au mois ; mais si le navire est affrété au voyage, ces avaries sont particulières, et il en est ainsi, même dans le cas de relâche volontaire pour le salut commun, l'article 400 du Code de commerce, § 6, n'ayant pas dérogé au § 4 de l'article 403. (3). (*Vide infrà*, p. 261.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 22 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-174.

(2) Bordeaux, 6 décembre 1830, S. V., 31-2-262 ; id., Cass., 4 novembre 1845 : voy. cependant trib. de comm. de Marseille, 24 décembre 1838.

(3) Voy. Cass., 30 janvier 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 11-81; *sic*, Aix, 19 décembre 1823 ; Rouen, 12 octobre 1851 ; Lehir, 1852, 169 ; le tribunal de comm. de Marseille a jugé dans le même sens, le 2 août 1825 ; voy. *Journal de Marseille*, t. VI, 1-206 ; au contraire, la Cour d'Aix, par deux arrêts des 31 décembre 1824 et 15 février 1828 (voy. *Journ. de Marseille*, t. V, 1-12 ; t. VI, 1-112 ; t. IX, 1-70), a pensé que les loyers et la nourriture de l'équipage, pendant la re-

Lorsqu'un navire a été conduit, en vertu d'autorisation de justice, dans un autre port où il a reçu les réparations

---

lâche du navire, sont avaries communes, quoique le navire ait été affrété au voyage.

Voici les considérants de l'arrêt de cassation précité du 30 janvier 1856 :

« Statuant sur le pourvoi du capitaine Cauvière, contre l'arrêt de la Cour impériale de Rennes, du 30 avril 1855 ; — Sur le premier moyen, pris de la violation des art. 400, § 6, et 403, § 4, C. de comm. : — Attendu, en droit, que la règle générale établie par le dernier paragraphe de l'art. 400 du C. de comm., qui veut que les dommages soufferts volontairement par un navire en cours de voyage, pour le salut commun du bâtiment et des marchandises, soient réputés avaries communes, ne déroge pas aux dispositions spéciales du § 6 de l'art. 400 et du § 4 de l'art. 403 du même Code, d'après lesquelles le loyer et la nourriture des matelots, pendant les réparations du navire, ne sont avaries communes que lorsque le navire est affrété au mois, et que ce sont, au contraire, des avaries particulières si le navire est affrété au voyage ; — Que cette distinction faite par les articles ci-dessus rappelés du C. de comm., tient d'ailleurs à la nature aléatoire du contrat intervenu entre les parties, et est la conséquence de leurs conventions ; — Et attendu, en fait, qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, que le navire *la Jeune-Estelle* était affrété au voyage ;—Que, dès lors, le loyer et la nourriture des matelots, pendant le temps des réparations, constituaient une avarie particulière ; — Et qu'en le décidant ainsi, la Cour impériale de Rennes, loin de contrevenir aux art. 400 et 403 du C. de comm., en a fait, au contraire, une saine et régulière application ; — Sur le second moyen, pris de la violation des art. 1382, 1135, 1159 et 1160 du C. Nap., et sur le troisième moyen, pris de la violation de la chose jugée et de l'art. 1351 du C. Nap.; —Attendu qu'un jugement interlocutoire, alors même qu'il n'a pas été attaqué et

nécessaires, les frais de pilotage, ancrage, procédure, consulat, expertise, visite d'amirauté et cautionnement du na-

---

qu'il a reçu son exécution du consentement de toutes les parties, ne peut jamais avoir autorité de chose jugée sur la question qu'il s'agit de résoudre au fond, dans le procès où il est intervenu, puisque, dans l'un et dans l'autre cas, l'objet du jugement n'est pas le même, et qu'ainsi l'un des éléments essentiels de la chose jugée manque; — Que, dans l'espèce, la Cour impériale, nonobstant le jugement interlocutoire non attaqué, qui avait ordonné l'estimation des frais de retard connus sous le nom de *surestaries*, a pu, statuant au fond, décider, sans contrevenir à la chose jugée par le jugement interlocutoire, qu'il n'était pas dû de *surestaries*; — Et attendu, enfin, qu'en prononçant, comme elle l'a fait, sur la réclamation du capitaine Cauvière, relativement aux frais de *surestaries*, la Cour impériale n'a fait qu'user de son pouvoir souverain de constatation des faits et d'appréciation des conventions, et n'a violé ni l'art. 1382, ni les art. 1135, 1159 et 1160 du C. Nap.; — Rejette. (Lehir, 1856, p. 309.) »

« Voyez en ce sens, Locré sur l'art. 400 du C. de comm.; Pardessus, t. III, n° 740; Boulay-Paty, t. IV, p. 452 ; Gouget et Merger, v° *Avarie*, n°s 45 et 48. — La distinction entre le cas où le navire est *affrété au voyage* et celui où il est *affrété au mois* est justifiée par Boulay-Paty dans les termes suivants : « Quant à la distinction du navire *affrété au mois*, le principe de cette distinction est que, dans le cas d'un navire affrété au voyage, l'armateur ou son capitaine a pris à forfait à l'égard des affréteurs la longueur ou la brièveté du voyage à sa perte ou à son bénéfice; mais qu'il n'en est pas de même lorsqu'il a loué le navire au mois, » et plus loin, il ajoute : « La commission du projet de Code, cédant à l'autorité de Valin (qui l'avait combattue dans son *Commentaire de l'Ordonnance de la Marine*), supprima la distinction et déclara indéfiniment avaries communes la nourriture et les loyers des matelots; mais, sur la récla-

vire comme conséquence des réparations, incombent aux assureurs comme avaries particulières (1).

Nous avons dit aussi que lorsqu'un navire assuré est obligé, après avoir mouillé au port de sa destination, de se rendre dans un autre port, pour la réparation d'avaries éprouvées pendant le voyage assuré, les assureurs sur corps sont tenus des avaries qui surviennent pendant ce second voyage (2).

Il faut encore considérer comme avaries particulières les frais de logement du capitaine à terre, pendant les réparations faites au navire, au lieu de la relâche (3), lorsque dans ce cas et ceux déjà cités les réparations proviennent de simples fortunes de mer (4). C'est aussi par les mêmes

---

mation du tribunal de commerce de la ville du Havre, le législateur l'adopta et rétablit ainsi le texte de l'ordonnance d'où elle est tirée. »

« On cite néanmoins plusieurs décisions *en sens contraires*; voir notamment : Rouen, 2 frimaire et 6 germinal an X; Aix, 31 décembre 1824 et 15 février 1828 (Sirey, C. Nap., à *leurs dates*). (Note de M. Guerrand, 1856, p. 193.) »

(1) Trib. de comm. de Marseille, 31 décembre 1830; *Journal de Marseille*, dixième année, p. 321.

(2) Bordeaux, 6 décembre 1830, S, V., 31-2-262; *Dictionnaire du contentieux commercial*, de Devilleneuve et Massé, v° *Assurances maritimes*, n° 172; voy. *Dictionn. du droit commerc.*, par MM. Goujet et Merger, v° *Assurances maritimes*, n° 342, p. 419; voy. encore *Journal du Palais*, *Répertoire général*, v° *Assurances maritimes*, n° 311, p. 19.

(3) Marseille, 11 octobre 1837, *Journal de Marseille*, 17-232.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 2 juillet 1838, *Journal de Marseille*, 18-179.

raisons de droit qu'on doit réputer avarie particulière la commission payée par un capitaine français, dans l'intérêt du navire, au correspondant de l'armateur auquel il a recours, dans un port où il est obligé de relâcher (1).

Dans le cas d'échouement du navire, la délibération prise par le capitaine et l'équipage de faire échouer le navire *lorsque déjà il se trouve engagé sur un banc de sable,* par suite de la tempête, ne peut donner à l'événement le caractère d'échouement volontaire; en conséquence, les dommages qui en sont la suite doivent être réglés en avaries particulières (2).

Si le navire, faisant relâche par suite de délibération motivée, échoue, en entrant au port, à la suite d'un grain, c'est là encore une avarie particulière (3).

La relâche ou quarantaine à laquelle le capitaine a été contraint par l'administration sanitaire et les frais qui en sont la conséquence, ne constituent pas une avarie commune au navire et à la cargaison (4).

Les frais de traitement et de sépulture d'un matelot décédé à terre, à la suite de la maladie qui avait nécessité son débarquement, sont avaries particulières au navire (5).

---

(1) Aix, 19 décembre 1823.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 février 1840.

(3) Cass., ch. civile, 2 août 1844; voy. aussi Montpellier, 25 décembre 1837.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 7 avril 1824; *Journal de Marseille,* 5-1-249; id., 29 octobre 1819, *J. de Marseille,* 1-13 et 5-249.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 14 juin 1832, *Journal de Marseille,* 14-1-193.

Lorsqu'une manœuvre, faite sans déviation de la route du navire, était la seule raisonnablement praticable pour continuer le voyage et entrer au port de destination, le forcement des voiles, exécuté même après délibération de l'équipage, constitue non une avarie grosse, mais une avarie particulière (1). (*Vide infrà*, p. 257.)

Mais c'est à tort, suivant nous, que le tribunal de commerce de Marseille (28 août 1828, *Journal de Marseille*, 10-151) a jugé que, lorsqu'en effectuant une relâche délibérée pour le salut commun, un navire éprouve des dommages dans son corps et son gréement, les dépenses nécessitées par la réparation de ces dommages doivent être considérées comme de simples avaries particulières au corps du navire.

Les frais de déchargement, magasinage et déchargement des marchandises pour cause de mise en réparation du navire pendant le cours du voyage, sont, ainsi que les frais de réparations eux-mêmes, une avarie particulière au navire, si ces réparations proviennent de ce que le navire n'était pas en état de supporter la navigation (2).

Un événement non prévu dans la délibération de l'équipage ne peut donner lieu à une avarie commune; donc, si un équipage a déserté et qu'il y ait lieu de rentrer au port

(1) Douai, 11 mai 1843, S. V., 43-2-466; voy. aussi Rouen, 3 mai 1827, S. V., 29-2-115; voy. encore jugement du tribunal de comm. du Havre, 25 octobre 1842 et 22 janvier 1856; trib. de comm. de Fécamp, 17 mars 1843; trib. de comm. de Marseille, 29 février et 26 mai 1840; Pardessus, t. III, n° 738; Benecke, t. I, p. 482 et 486; Emérigon, t. I, p. 605.

(2) Bordeaux, 2 décembre 1840.

pour remplacer l'équipage déserteur, l'échouement éprouvé en pareille circonstance n'est qu'une avarie particulière(1).

Tous les dommages que le navire a éprouvés en tenant la mer, à la suite du déradage ordonné par l'autorité, ne sont pas avaries communes ; il ne faut considérer comme tels que ceux qui ont été la conséquence immédiate de manœuvres exécutées ou de sacrifices volontairement faits pour éviter, au navire et à la cargaison, des dommages plus considérables (2).

Les frais du déchargement et du rechargement des marchandises, nécessités par une voie d'eau, *avarie particulière*, sont pour le compte des assureurs sur corps du navire (3). (*Vide infrà*, p. 256.)

---

(1) Rouen, 7 juillet 1856, *Journal de Marseille*, 1856.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 décembre 1830, *Journal de Marseille*, douzième année, p. 5 et suiv.

Sont avaries particulières celles éprouvées par un navire à la suite d'un échouement au moment où l'on venait de délibérer sur la nécessité de faire voile pour un port voisin. (Trib. de comm. de Marseille, 12 mars 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-106.

(3) Bordeaux, 18 novembre 1839, S., 40-2-172 ; voy. *contrà*, Rouen, 19 février 1834, S. V., 34-1-748 ; id., 12 octobre 1851 ; Caen, 20 novembre 1828.

En citant un jugement du Havre, 29 juillet 1856, qui déclare avaries communes les frais d'une relâche nécessitée par une voie d'eau dans un intérêt commun, M. Guerrand dit :

« Le tribunal consacre ici l'opinion que nous avions nous-même émise et la distinction que nous avions faite *ad notam*, *suprà*, IIe Partie, p. 26, en rapportant un arrêt contraire de la Cour d'Aix.

« Du reste, le tribunal du Havre a une jurisprudence bien cons-

De même, les frais d'une relâche occasionnée par suite de l'envahissement des voies du navire par les eaux, sont

---

tante et qui n'a jamais varié, et d'après laquelle sont *avaries grosses* les frais de toutes relâches ayant lieu après délibération et pour le bien et salut commun, quoique les événements antérieurs et qui ont pu amener la nécessité de ces relâches se rapportent au navire seul comme une voie d'eau, la maladie de l'équipage et le danger de rester en rade après la désertion de l'équipage. (Voir diverses décisions en ce sens du tribunal de commerce du Havre dans ce Recueil, année 1855, Ire Partie, p. 155, et *suprà*, Ire Partie, p. 57 et 58.)

« Telle est aussi la jurisprudence de la Cour de Rouen. (Voir un arrêt de cette Cour du 3 février 1854 dans ce Recueil, 1855, II, 10.)

« Mais, par contre, la Cour d'Aix a une jurisprudence opposée. (Voir ce Recueil, année 1855, II, 91, et *infrà*, IIe, p. 26, où sont rapportés, avec quelques observations, deux arrêts de la Cour d'Aix, qui jugent que la relâche, quoique précédée d'une délibération et motivée sur le bien et salut commun, n'en constitue pas moins une *avarie particulière*.)

« Cependant le tribunal de commerce de Marseille avait suivi pendant longtemps une jurisprudence conforme à celle du tribunal du Havre (voir ce Recueil, année 1855, II, 96), lorsque, en présence des décisions de la Cour d'Aix, il a déclaré qu'il allait se ranger à la jurisprudence de cette Cour, et a paru effectivement s'y ranger par trois jugements des 12 décembre 1855, 23 janvier et 13 mars 1856. Voir ce Recueil dans ce vol. *infrà*, IIe Partie, p. 42 et suiv. et 119 et suiv.) Mais en rapportant ces trois jugements, nous avons fait remarquer que cette conversion prétendue du tribunal de commerce de Marseille était plutôt apparente que réelle, et nous avons signalé *infrà ad notam*, IIe Partie, p. 42, qu'en effet le tribunal de commerce de Marseille n'était réellement pas revenu sur sa jurisprudence antérieure, que ces décisions, fondées sur ce que les *relâches* qu'il jugeait ne constituer que des avaries particulières, *n'avaient eu pour*

aussi une avarie particulière régie par l'article 403 du Code de commerce, § 5 (1).

---

cause UNIQUE ET DÉTERMINANTE *qu'une voie d'eau à réparer*, reposaient sur la saine application des principes et de sa propre jurisprudence, et ne se ralliaient en aucune façon à celle de la Cour d'Aix. Cependant le tribunal de commerce de Marseille avait bien pu se laisser entraîner à la pensée qu'il lui convenait d'adopter la jurisprudence de la Cour de son ressort, et c'est ce qui expliquerait ce qu'il peut y avoir de trop absolu et comme tendant à un rapprochement avec la jurisprudence de la Cour d'Aix.

« La force des choses, l'intérêt commercial et la vérité des principes, n'ont pas tardé à ébranler ces tendances dans l'esprit du tribunal de commerce de Marseille. En effet, ce tribunal, par deux jugements des 7 mai et 10 juin 1856, rapportés *infrà*, II[e] Partie, a décidé : 1° que les frais du débarquement et du rembarquement de la cargaison ordonnés par les experts à la suite d'événements de mer qui avaient obligé le navire à relâcher pour se réparer, à l'effet de vérifier tout à la fois si les fonds du navire n'avaient pas souffert, et si la marchandise n'avait pas été endommagée, devaient être classés en avaries communes ; 2° que les frais d'une relâche effectuée après délibération pour le bien et salut commun, quoiqu'elle eût été occasionnée par un abordage qui avait causé une voie d'eau au navire, devaient être classés en avaries grosses ainsi que les frais de déchargement et rechargement de la cargaison, lorsque la voie d'eau faisait courir un danger actuel au navire et à la cargaison. — Le tribunal de Marseille, en jugeant ainsi, s'écarte péremptoirement de la jurisprudence de la Cour d'Aix, et se range, en réalité, aux principes qui ont déterminé la jurisprudence du tribunal de commerce du Havre. » (Note de M. Guerrand, *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*, 1856, p. 167.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 mars 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-84 ; voy. même année, p. 5.

Voici maintenant quelques espèces d'avaries communes :

En principe une voie d'eau nécessitant, pour être réparée, une relâche, constitue une avarie particulière (1); mais si cette voie d'eau est le résultat d'un abordage et que par suite il y ait lieu de relâcher pour le bien et le salut commun, les frais de la relâche, du déchargement et du rechargement de la cargaison sont avaries communes (2).

Les dommages qui sont la suite immédiate, directe et inévitable de l'avarie commune doivent être accessoirement réputés avarie commune ; si un mât et des vergues coupés pour le salut commun sont tombés dans la mer et ont occasionné une voie d'eau par les secousses données au navire, la voie d'eau et les dommages qu'elle a produits sur les marchandises sont donc avaries communes (3).

L'échouement qui est le résultat d'un sacrifice pour le salut commun est considéré comme volontaire, si le navire était encore en état de manœuvrer et bien qu'il ait éprouvé déjà de fortes avaries par fortune de mer (4).

Les frais relatifs au curateur nommé par l'autorité, au

---

(1) Voy. Aix, 22 août 1855 ; Guerrand, 1856, 2-25.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 10 juin 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-206 ; C. de comm., article 400.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 11 mai 1828, *Journal de Marseille*, 9-1-116 ; jugement du trib. de comm. de la Seine, 28 octobre 1842 ; *Revue des Assurances*, t. 1, p. 318.

(4) Rennes 2e Ch., 3 avril 1841, S., 41-2-425.

L'échouement d'un navire, même en péril, donne lieu à une avarie commune si on l'a fait échouer sur un point de la côte moins dangereux que celui vers lequel il était poussé.

lieu de la relâche, pour représenter les assureurs à l'expertise, formant un accessoire de la relâche, ces frais, dans l'intérêt commun, doivent être classés en avaries communes (1).

Peuvent être réputées avaries grosses et mises à la charge des assureurs les dépenses faites par le capitaine pour obtenir la liberté du navire arrêté par une puissance étrangère sous le faux prétexte de violation de blocus; il en est de même pour les sommes payées aux juges chargés de prononcer sur la validité de la capture, afin d'en obtenir une décision favorable. Cette dépense ne peut être considérée dans l'espèce comme reposant sur une cause illicite (2). L'assuré étant toujours le mandataire de l'assureur, doit agir au mieux des intérêts de celui-ci.

On doit aussi considérer comme avaries communes:

Les frais faits pour remettre un navire à flot, même après échouement par cas fortuit (3). (*Vide infrà*, p 261.)

Le forcement des voiles pour sauver le navire qui est en danger de périr (4). (*Vide suprà*, p. 252.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 2 et 27 juillet 1838, *Journal de Marseille*, 18-179-238.

(2) Cass., 2 août 1827, S. V., 28-1-62.

L'échouement pour fuir l'ennemi est une avarie grosse. (Poitiers, 2 thermidor an X, S. V., 2-2-224.)

(3) Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-178; voy. même Recueil, 31-1-213 et la note.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 10 juillet 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-228; voy. aussi p. 5 et 84, *loco citato*; voy. encore même Recueil, 22-1-289, — 24-2-113, — 26-1-73.

Les frais de pilotage extraordinaire, par la crainte d'un naufrage imminent (1).

Les dépenses de la relâche nécessitées par l'impossibilité de continuer le voyage sans danger, et résultant, non des courants et des vents, mais bien de la volonté du capitaine, après délibération de l'équipage, prise dans l'intérêt du salut commun (2).

Il en est de même des frais de déchargement et rechargement de la cargaison et du magasinage (3).

Si les frais du déchargement et du rechargement de la marchandise, dans un port de relâche, sont nécessités par les réparations des avaries particulières au navire, mais qu'ils importent également au salut ou à l'intégrité de la marchandise, on doit les assimiler à ceux dont nous venons de parler (4).

Les marchandises débarquées contribuent à l'avarie commune (5). Celles qui sont placées sur la dunette doivent aussi entrer en avaries communes. (Tribunal de commerce de Marseille, 8 janvier 1855; Lehir, 1855, p. 235.)

---

(1) Caen, 20 novembre 1828, S. V., 31-2-47 ; voy. trib. de comm. de Marseille, 28 août 1828, *Journal de Marseille*, 10-1-51.

(2) Rouen, 12 janvier 1849; voy. trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1834 ; *Journal de Marseille*, 15-1-52 ; trib. de comm. du Havre, 22 janvier 1856 ; Guerrand, 1856, 57.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1834, *Journal de Marseille*, 15-1-152 ; id., 29 février 1840.

(4) Rouen, 6 février 1843, S., 43-2-529.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 2 juillet 1838 ; voy. trib. de comm. de Marseille, 4 décembre 1830 ; Aix, 19 décembre 1823 ;

Si le déchargement de la marchandise n'avait eu lieu que pour la faire bénéficier, les frais du déchargement resteraient avaries particulières à la cargaison (1).

Les loyers des magasins dans lesquels sont les objets à expertiser doivent être compris dans les avaries communes (2).

La relâche occasionnée par des accidents de navigation et jugée nécessaire par délibération de l'équipage, donne aussi lieu à faire payer, comme avaries communes, les frais de justice et d'expertise. (*Vide suprà*, p. 256-257.)

Mais celui qui a débarqué volontairement sa marchandise au port de relâche ne peut contribuer aux autres frais postérieurement faits dans un intérêt commun et dont il ne profite pas (3).

Le déchargement de la cargaison, par mesure de précautions, pour vérifier si le fond du navire n'a pas souffert, et les frais de rechargement de la marchandise, dans l'espèce, sont avaries communes (4). La vérification faite intéressait en effet le salut de toutes les marchandises.

A la date du 24 avril 1824, le tribunal de commerce de Marseille a jugé que la différence entre le prix des mar-

---

Journal de Marseille, 5-1-12; Rouen, 27 mai 1841, S., 41-2-490.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 novembre 1835, *Journal de Marseille*, 15-1-307; voy. trib. de comm. du Havre, 29 juillet 1856.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 12 avril 1849; voy. Benecke, t. I, p. 516, 601, 609.

(3) Rouen, 3 février 1854; Lehir, 1854, p. 472; voy. aussi Rouen, 12 octobre 1851.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-178.

chandises vendues en cours de voyage par le capitaine, pour payer les frais de relâche et de réparations, et leur valeur au lieu du reste, doit être admise en avarie commune pour le prorata de la partie du prix employée à la réparation du dommage.

Dans le cas d'abordage, le sacrifice des manœuvres et agrès pour dégager le navire assuré est une opération volontaire de salut commun, qui donne aux dommages qui en résultent le caractère d'avarie commune, tandis que ceux qui ont été causés par l'abordage lui-même, c'est-à-dire par le choc du navire contre un autre, sont avaries particulières (1).

On doit encore réputer avaries communes, l'abandon de la chaloupe ou du canot mis en mer pour éviter un danger commun (2).

Les sommes payées aux hommes employés en dehors de l'équipage, pour dégréer et régréer le navire dans l'intérêt commun (3).

Les gages et nourriture de l'équipage et du capitaine, pendant le temps qu'a duré la détention d'un navire capturé, jusqu'au jour où la prise a été déclarée nulle (4), et alors même que le navire est affrété au voyage.

Si la crainte d'être capturé est le motif de la relâche dé-

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 décembre 1830, *Journal de Marseille*, 11-1-312.

(2) Rouen, 15 mars 1842; voy. aussi Aix, 21 mai 1856; Lehir, 1856, p. 435.

(3) Rouen, 15 mars 1842.

(4) Rouen, 2 frimaire an X, D. A., 2-199. *Vide suprà*, p. 253.

libérée, les frais de loyer et de nourriture des matelots se ront classés aussi en avaries communes (1).

Alors même que l'échouement a été d'abord fortuit, les sacrifices d'agrès, les dépenses et les dommages occasionnés par les manœuvres exécutées de propos délibéré pour déchouer le navire et le remettre à flot, doivent être admis en avaries communes (2). (*Vide suprà*, p. 257.)

Si le navire, réparé et prêt à partir, est soumis à une prolongation de séjour au lieu de relâche, par suite d'un procès entre le capitaine et son recommandataire, au sujet de la commission prétendue par celui-ci, les frais de cette prolongation de séjour, ainsi que les salaires et nourriture de l'équipage pendant le même temps, doivent être supportés à titre d'indemnité en avarie commune, et alors même que le navire aurait été affrété au voyage (3). (*Vide suprà*, p. 247 et suiv.)

Ce n'est point ici l'espèce de l'article 403, § 4, mais plutôt l'application de l'article 400, § 8.

On considère aussi comme avaries communes les frais de change maritime et commission de l'emprunt à la grosse contractés, au lieu de la relâche forcée, sur corps et cargai-

(1) Aix, 15 février 1828, S. V., 29-2-115. *Vide suprà*, p. 253.

(2) Voy. trib. de comm. de Marseille, 26 novembre 1833; 15 avril 1828; trib. de comm. de Marseille, 6 avril 1852; Lehir, 1853, p. 627, et trib. de comm. du Havre, 11 août 1855; Lehir, 1856, p. 116.

(3) Aix, 5 mai 1848; Lehir, 1850, p. 349; trib. de comm. de Marseille, 29 février 1840; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1834; *Journal de Marseille*, 15-1-11; Benecke, t. I, p. 628.

son, pour faire face aux dépenses de relâche et de réparations (1).

En thèse générale, donc, et ainsi que le démontrent les diverses espèces ci-dessus analysées, on ne doit déclarer avaries grosses ou communes que celles qui sont le résultat nécessaire et la conséquence immédiate de la volonté de l'homme constatée par une délibération de l'équipage, et qui sont faites pour le bien et l'intérêt commun (2).

La Cour de Bordeaux (23 février 1829) a cependant jugé que, pour qu'une avarie soit reconnue ou déclarée avarie grosse ou commune, il n'est pas indispensable qu'elle ait eu lieu par suite d'une délibération motivée, telle que l'indique l'article 400 du Code de commerce; la preuve que le sacrifice a été fait volontairement dans l'intérêt commun, résultant du procès-verbal du pilote, établit la nécessité de ce sacrifice et peut suppléer la délibération.

L'effet des avaries grosses ou communes est d'affecter, par privilége, au capitaine, le chargement et le corps du navire; en conséquence, le propriétaire des marchandises ne peut retirer celles-ci qu'en payant le fret et une somme équivalente à la contribution de ces marchandises dans les avaries (3).

Les avaries sont réputées être le résultat de la force ma-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 29 février 1840, *Journal de Marseille*, 19-2-233.

(2) Voy. Montpellier, 25 octobre 1837, S., 39-2-112; Cass., ch. civ., 2 août 1841, S., 41-1-673.

(3) Rennes, 30 juillet 1853; Lehir, 1854, p. 468.

jeure, lorsque le navire a été visité avant le départ (1).

L'assuré doit pourvoir en route à la réparation des avaries (2).

Le capitaine et l'armateur d'un navire échoué ne peuvent mettre l'excédant des dépenses à la charge des assureurs, si ces dépenses ont dépassé le montant de l'évaluation fixée par des experts contradictoirement nommés entre les intéressés (3).

171. Le délaissement ne peut avoir lieu que lorsqu'il y a perte ou détérioration dans le sens de l'article 369. Ainsi il y a lieu simplement à l'action d'avarie, alors même que la perte est des trois quarts de la valeur, par suite d'une contribution à des avaries communes ; car ce n'est pas là une perte ou détérioration des effets assurés dans le sens de la loi.

La jurisprudence a été indécise sur ce point pendant quelque temps (4).

L'arrêt de la Cour de cassation du 19 février 1844, conforme à notre opinion et au sentiment de divers auteurs, paraît cependant l'avoir fixée, en jugeant que la perte résultant des avaries communes ne peut donner lieu à l'action en délaissement. Nous reviendrons plus tard sur ce point en traitant du délaissement.

---

(1) Bordeaux, 8 mars 1841, S. V., 42-2-97.

(2) Poitiers, 25 juin 1824, J. P., 3e édit.; Rennes, 27 nov. 1846

(3) Rouen, 19 juin 1826.

(4) Voy. en effet Paris, 27 mars 1838, S. V., 38-2-175 ; Bordeaux, 5 avril 1832, S. V., 33-2-13; Aix, 13 juin 1823, J. P., 3e édition ; id., 5 décembre 1827, J. P., 3e édition.

Il a été décidé aussi, au point de vue du délaissement, que l'assuré n'a que l'action d'avarie, si le capitaine a vendu des marchandises pour pourvoir aux réparations du navire (1). C'est là un cas analogue au précédent.

L'article 371 du Code de commerce indique d'ailleurs la solution à donner dans l'espèce puisqu'il s'explique catégoriquement. En effet, *in fine,* il porte, après avoir prévu plusieurs cas, qui ne sont pas celui spécifié ci-dessus : « *Tous autres dommages sont réputés avaries.* » Il s'ensuit qu'il faut renfermer les cas de délaissement dans les limites tracées par la loi. (Voy. cependant du *délaissement.*)

172. En droit strict, l'assureur peut-il cumuler l'action en délaissement et celle d'avarie (2)? Est-il licite de stipuler que l'assureur paiera, outre la somme assurée, celles qui ont été dépensées avant la perte totale pour réparation d'avaries (3)? Les auteurs qui ont examiné la question ont enseigné que, dans le silence de la loi et de la police, lorsque la responsabilité de l'assureur n'est pas limitée par la convention d'assurance, par la clause de franchises d'avaries, et qu'elle est indéfinie, ce dernier pourra avoir à payer d'abord l'avarie soufferte par l'assuré, puis encore la perte totale, si elle survient après la réparation de l'avarie, et à l'appui de leur système ils invoquent l'article 393 du Code de commence qui présenterait, suivant eux, un exemple de ce cumul.

(1) Cass.. 9 février 1842, S. V., 42-1-216.

(2) Cass. ch. civ.), 8 janvier 1823, D. A., 2-24.

(3) C. de comm., 332; Cass., 15 décembre 1830, D. P., 31-1-17.

La jurisprudence a paru d'abord incertaine pour la solution de cette question (1), les auteurs ont été également divisés. Locré (t. IV, p. 305 et 306) et Delvincourt (2-409) se prononcent contre l'assureur. Une opinion contraire est professée par Favard de Langlade (Rép., v° *Assurances*), Dageville (3-589), Delvincourt (t. II, p. 409). Ces derniers auteurs déclarent, implicitement, que si la chose, garantie par l'assureur, éprouve dans le voyage une avarie *non réparée*, et qu'elle vienne à périr ensuite, l'assuré ne peut réclamer et l'avarie et la perte totale, autrement l'assurance serait un bénéfice pour lui (2).

(1) Voy. Bordeaux, 3 décembre 1827; Devilleneuve et Carrette, 8-2-420; Cass., 15 décembre 1830, S.V., 31-1-16; id., 8 janvier 1823.

(2) Nous avons dit déjà que M. Pardessus (n° 767) semblait admettre le cumul du paiement de la perte et de l'avarie. Mais il en était ainsi lorsqu'une stipulation spéciale intervenait pour la réparation de l'avarie en route, et pour le cas de délaissement. Si cette convention n'a pas eu lieu, M. Pardessus décide que l'assuré n'aura droit qu'à la somme assurée. Est-ce parce que s'il en était autrement il y aurait double emploi dans le risque? M. Pardessus ne s'explique pas à cet égard, mais certains autres auteurs appuient leur opinion sur ce que l'avarie n'a pas été réparée en route, d'où la conclusion que si l'avarie avait donné lieu à une dépense, il faudrait en tenir compte malgré l'action en délaissement. C'est cette doctrine que nous croyons vraie, s'il n'y a pas convention contraire.

Dans les assurances terrestres, on a vu quelquefois l'assureur rembourser autant de sinistres qu'il en existe sur le même objet. Si une maison est atteinte en partie par le feu, l'assuré reçoit une indemnité; si elle périt ensuite totalement, l'assuré recevra tout le montant de l'assurance : il recevra donc plus que la somme assurée. Est-ce parce que l'assuré, dans les assurances maritimes, n'a pas pu

Nous pensons, pour notre part, que l'assuré devra être indemnisé des avaries *réparées* avant l'événement qui donne lieu au délaissement ; car si le contrat d'assurance ne peut être pour lui une cause de bénéfice, il faut admettre aussi qu'il ne doit supporter aucune perte. L'avarie, en effet, survenue en cours de voyage, a été *réparée* dans l'intérêt des assureurs ; ils ne peuvent donc refuser de la prendre à leur charge (1). Mais, l'assureur peut promettre de ne jamais payer au delà de la somme assurée. (*Vide,* en effet, *in notis.*) (2).

---

se faire payer immédiatement son avarie qu'il sera privé de cette dépense ? Non, sans doute. Si l'avarie, au moment où elle a lieu, était réparée et payée, et qu'ensuite vînt à naître l'action en délaissement, l'assureur ne déduirait pas, sans doute, du montant de l'assurance l'avarie payée dans son intérêt. Ce qu'il ne peut faire après, il n'a pas le droit de le faire avant.

S'il y a convention contraire, il ne peut y avoir alors difficulté.

« La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au delà. » (*Police d'assurance maritime de Paris,* art. 22.)

(1) Voy. Code de comm., art. 381-389-396.

(2) Pour savoir si l'assureur doit les dépenses faites en cours de voyage pour la conservation des marchandises et la somme assurée, dans le cas où il y aurait ensuite perte totale, M. Delaborde, n° 206, recherche si l'assurance est *indéfinie* ou *limitée.*

Si l'assurance est indéfinie, l'assuré doit être indemnisé des dépenses faites en cours de voyage.

« C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation par arrêt du 15 décembre 1830[1] dans les termes suivants : Attendu que les dispositions

[1] Voy. le Rec. périod. de M. Dalloz, année 1832, part. 1, p. 17.

173 Suivant plusieurs arrêts (voy. chapitre du *délaissement*), lorsque l'assuré ne peut exercer l'action en dé-

---

invoquées du Code de commerce qui, en principe général, n'engagent la responsabilité de l'assureur, même en cas de perte totale du navire, que jusqu'à concurrence de la somme assurée, n'interdisent pas aux parties la faculté de faire des stipulations plus étendues qui mettent à la charge de l'assureur, outre le remboursement de la somme assurée, celui des frais occasionnés par les avaries qui ont précédé la perte totale du navire ; — Attendu que la Cour royale de Bordeaux[1] a reconnu, en fait, l'existence de semblables stipulations dans les polices d'assurance du navire *la Néréide et de sa cargaison*; etc. »

Si l'assurance est limitée, il en est autrement.

« Voici dans quels termes statue la Cour de cassation : La Cour, vu les articles 332, 393 et 409 du Code de commerce ; — Attendu que si l'article 332 exige que la police d'assurance exprime la chose assurée et le coût de l'assurance, c'est d'après le principe qu'en cas de perte totale de la chose assurée, les assureurs ne sont tenus que jusqu'à concurrence de la somme qu'ils ont assurée, et dont ils ont reçu la prime : que ce principe, fondé sur la nature des choses, et commun à tous les contrats synallagmatiques, est consacré par l'article 393, sans être contredit par l'article 350 du même Code, qui, en déclarant que les assureurs sont responsables de toutes les fortunes de mer, ne dit pas qu'ils en répondront même au delà de la somme qu'ils ont assurée ; — Qu'il serait aussi contraire à l'équité qu'à l'essence de tout contrat qui renferme des obligations réciproques et proportionnelles, d'assujétir l'assureur, qui ne stipule et qui ne reçoit de prime que pour une somme déterminée, à fournir une somme plus forte que celle pour laquelle il s'est engagé, et à raison de laquelle il

[1] Voy. même recueil, année 1828, part. 2, p. 44, arrêt de la Cour royale de Bordeaux du 3 décembre 1827.

laissement parce qu'elle est inadmissible, il peut au moins exercer l'action en avarie; c'est aussi ce qui semble résulter de

---

a reçu la prime qui est le prix de son engagement; — Qu'enfin, on ne saurait argumenter de l'article 409, parce que sa disposition, toute spéciale au cas qu'elle régit, se trouvant absolument étrangère et sans rapport à celui du litige, il n'y a, dans l'espèce, aucune induction à en tirer; — De tout quoi il résulte, qu'en décidant que la Compagnie d'assurances devait, pour n'avoir pas déclaré qu'elle assurait *franc d'avarie*, payer à raison des sinistres partiels qui avaient précédé l'échouement avec bris, plus que la somme qu'elle avait assurée, et pour laquelle elle avait reçu une prime de tant pour cent, la Cour royale de Poitiers a violé les articles 332 et 393, et faussement appliqué l'article 409 du Code de commerce, casse, etc. (8 janvier 1823.) »

La Cour de Douai a jugé, le 8 mars 1843, S., 43-2-272, en présence *d'une clause particulière de la police*, que lorsque l'assurance d'une somme déterminée est faite sur le corps d'un navire pour un temps limité, et qu'après chacun des voyages que fera le navire pendant la durée de l'assurance, il doit être fait un règlement particulier d'avaries, on doit, le navire venant à se perdre, faire déduction, sur le montant de la somme assurée, des sommes partielles que les assureurs ont payées par suite des règlements particuliers d'avaries dressés à la suite des voyages antérieurement opérés.

Il suit de ce qui précède que s'il a été stipulé par l'assureur que la somme assurée serait la limite de son engagement, l'assuré ne peut demander, en outre du délaissement, les avaries éprouvées et réparées dans un des voyages assurés.

(Voy. encore trib. de comm. de Marseille, 16 mai 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-160; Cass., 15 juillet 1829; *Gazette des Tribunaux*, 16 juillet 1829; trib. de comm. de Bordeaux, 12 février 1856; voy. aussi *Journal de Marseille*, 1856, 1-159 et 160; 1843-2-106.; Laget de Podio, t. II, p. 160.)

Les auteurs qui ont examiné la question à ce dernier point de vue

l'article 389 du Code de commerce. Telle était l'ancienne jurisprudence (1).

Dans un cas analogue et tout spécial, la Cour de cassation (26 mars 1823, D. A., 2-49) a jugé que lorsqu'un assuré a succombé tant sur l'action en délaissement qu'en *paiement de l'assurance*, il n'est pas recevable à exercer l'action d'avarie; il y a chose jugée sur le tout. (Code Nap., 1351.) Aux termes de cet article, la chose demandée est en effet la même.

Au contraire, l'assuré qui, en première instance, s'est borné à conclure au délaissement de la marchandise assurée, pour perte ou détérioration des trois quarts, peut

---

ont décidé de même en renfermant l'assurance dans ses limites convenues. Telle est en effet l'opinion d'Emérigon, de Valin, de Pardessus et de Dalloz dans son nouveau Répert., v° *Droit maritime*, n°s 2232 à 2235. Mais si l'assurance au lieu d'être limitée, était indéfinie, si l'assureur avait pris à sa charge tous les périls généralement quelconques, *se mettant en tout et pour tout* à la place de l'assuré, il y aurait lieu au contraire de permettre à ce dernier de cumuler l'action d'avarie avec celle en délaissement; (Cass., 15-16 décembre 1830, arrêt déjà cité; voyez aussi la Note du *Journal de Marseille*, de MM. Clariond, Aicard et Segond, 1856, 1-160.)

Lorsque les questions posées ci-dessus se présenteront, on examinera donc la convention intervenue entre l'assureur et l'assuré; on recherchera, en d'autres termes, quelle est la limite de la garantie. Il est vrai que l'assuré qui ne recevra que la somme assurée pourra éprouver un préjudice par suite des avaries antérieures réparées, mais c'est là un risque qu'il a voulu courir seul lorsqu'il s'est engagé à ne rien recevoir au delà de la somme assurée qui est la seule perte garantie par l'assureur.

(1) Dageville, t. IV, p. 86, 194 et suiv.

conclure subsidiairement contre l'assureur, pour la première fois en appel, au paiement du montant des avaries; ce n'est pas là former une demande nouvelle qui oblige l'assuré à recourir au premier degré de juridiction pour formuler l'action d'avaries (1).

174. Lorsqu'une action d'avarie est substituée en temps

(1) Code de proc., 464; Nîmes, 19 décembre 1844, S.; 45-2-529; voy. encore Bordeaux, 9 août 1853.

L'action d'avarie peut être substituée à l'action en délaissement, qui la comprend virtuellement. Rouen, 12 juillet 1850; Lehir, 1851, p. 192.

L'assuré qui est dans le cas de délaissement peut opter pour l'action d'avarie s'il n'a pas déclaré délaissement. Bordeaux, 9 août 1853; Lehir, 1854, p. 17.

L'assuré, en effet, n'est jamais tenu de faire le délaissement. Le Tribunal de commerce de Bordeaux avait jugé comme la Cour.

Cet arrêt décide que la déclaration même d'abandon faite par le capitaine devant un consul, à l'étranger, et suivie de la vente du navire, ne rend pas l'assuré non recevable à opter pour l'action d'avarie, la déclaration d'abandon étant un acte étranger au pouvoir du capitaine. Le tribunal de commerce de la Seine a également jugé, le 7 novembre 1853, que l'assuré a toujours l'option, après le naufrage de son navire, entre l'action en délaissement et l'action en avaries. Mais quand le délaissement a été demandé, l'action en avaries n'est pas recevable, si la demande en délaissement est repoussée par la prescription. Voyez aussi Trib. de commerce de Marseille, 27 novembre 1835, *Journal de Marseille*, 15-1-325.

Nous verrons ultérieurement que l'assuré qui, du consentement de l'assureur, procède à un règlement amiable d'avaries, ne renonce pas à l'action en délaissement. (*Vide infrà*, chapitre du *Délaissement*.)

utile à l'action de délaissement, les intérêts de l'indemnité peuvent être dus du jour de l'assignation primitive et non de celui où l'action d'avarie a été intentée (1).

CHAPITRE XVI.

DU RÈGLEMENT D'AVARIES.

Sommaire.

175. Preuve des avaries; le procès-verbal d'expertise, même non signé par l'un des experts, constate-t-il suffisamment les avaries? Preuve de la perte; resultat du vol, à la charge de l'assuré si le colis, accepté en bon état extérieurement, est livré dans le même état; Le rapport du capitaine doit-il toujours être vérifié? Lieu de vente des marchandises;
176. A quelle époque l'assuré est-il obligé de signifier les pièces constatant l'avarie?
177. L'avarie est-elle due encore, bien que l'avarie grosse ne soit pas déjà réglée par le capitaine?
178. Suivant quelles bases les marchandises supportent-elles les avaries communes? Obligations de l'assureur sur corps dans les avaries communes; erreur du juge; compétence;
179. Mode d'appréciation des avaries; Observations de M. Delaborde;
180. Des frais dans le règlement d'avaries; contrariété d'évaluation au titre du jet et des assurances.

175. Nous avons dit déjà qu'il était indispensable que l'assuré fît la preuve de l'avarie dont il demande réparation (2). Jusque-là l'assureur, qui est défendeur, n'est pas obligé à la garantie qu'il a promise. Celui, en effet, qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. (Art. 1315 C. Nap., 383 C. de comm.)

---

(1) Code Nap., 1153; Cass., 14 mai 1844, S. V., 44-1-388.

(2) Emérigon, t. II, p. 1; Vincens, t. III, chap. XV, n° 12; Pardessus, t. III, p. 428 et suiv.; *Vide infrà*, chapitre du *Délaissement*.

Lorsqu'on invoque le rapport du capitaine pour établir la vérité de l'avarie entre l'assureur et l'assuré, ce rapport, quoique non vérifié, ainsi que l'exige l'article 246 du Code de commerce, peut néanmoins être pris en grande considération puisqu'il ne s'agit pas directement, dans l'espèce, de la décharge du capitaine (1).

La constatation des réparations faites à un navire à la suite d'avarie résulte suffisamment du procès-verbal d'expertise dressé dans un pays étranger, encore bien qu'un seul des experts l'ait affirmé, et alors que l'affirmation de l'autre résulte d'une simple lettre, jointe au procès-verbal, d'ailleurs régulier (2).

On s'est demandé si l'assureur, garantissant la baraterie de patron, le vol qui avait lieu sur des marchandises expédiées du Havre à San-Francisco, par l'isthme de Panama, étaient à sa charge, par ce seul fait qu'à l'ouverture des colis après l'arrivée, on avait reconnu un déficit?

L'assureur sera sans doute responsable dans l'espèce, si le vol est réellement établi comme étant le fait du capitaine ou des gens de l'équipage. Mais, si au lieu de destination le colis ne présentait aucune avarie extérieure, et qu'il ait été reçu en cet état par le destinataire, une action sera-t-elle ouverte contre le capitaine? Sans doute, la jurisprudence a admis que la fraude pouvait encore être constatée après réception du colis, et lorsque l'avarie était

(1) Bordeaux, 11 juillet 1826, S. V., 26-2-254.

(2) Bordeaux, 14 novembre 1838, D. P., 39-2-137; voy. Laget de Podio, 2-258.

intérieure, mais elle a voulu aussi que la preuve fût faite.

Or, dans l'espèce, les colis sont reçus au Havre par le capitaine, *poids et contenu inconnus;* et, en outre, avant d'être embarqués au Havre, ils ont voyagé de Paris au Havre hors de la garantie du capitaine; il est donc possible que le vol soit commis dans cet intervalle de temps, quelque court qu'il soit. L'assuré doit dès lors prouver que le sinistre est arrivé pendant le temps et le lieu du risque. (Voy. au surplus la même question développée section *Perte des trois quarts*).

Le rapport du capitaine, constaté par la déclaration d'une partie des gens de l'équipage, fait foi des avaries, si les autres matelots étaient absents par empêchement sérieux(1).

L'assureur qui est obligé de faire vendre la marchandise

---

(1) Paris, 24 janvier 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 11-21; voy. aussi sur le plus ou le moins de possibilité de se conformer à la loi pour la constatation des avaries, Bordeaux, 8 juillet 1840; id., 13 août 1840; Aix, 14 mars 1840; Cass., 2 avril 1817; mais un tribunal ne peut fixer arbitrairement les avaries essuyées par un navire (Rennes, 22 mai 1826). Cependant on a jugé qu'on peut déclarer constantes les avaries arrivées aux marchandises chargées sur un navire, quoique le capitaine ne les prouve pas par un rapport déposé dans les vingt-quatre heures de son arrivée. Ainsi, l'expérience du commerce établit que des marchandises, consistant en vins de Champagne, ne passent jamais la ligne, sans éprouver des avaries; les tribunaux peuvent, sans violer la loi et sans donner ouverture à cassation, allouer une somme quelconque pour cet objet. (Cass., 22 avril 1833, D. A., 2-204.)

Nous avons dit plus haut qu'une demande d'indemnité ne peut être déclarée non recevable, par cela seul que le capitaine du bâtiment

pour constater l'avarie, peut choisir le mode de vente qui nuira le moins à la constatation réelle et sincère de la quotité de l'avarie (1). (Mais *vide* p. 281 en note).

176. Ce n'est que lorsque le règlement d'avaries com-

---

n'a pas tenu un registre de bord; mais nous ajoutons qu'il faut que les avaries soient suffisamment constatées. (Rennes, 17 juin 1811, S. V., 13-2-176.)

Aux termes des art. 242 et 243 du Code de commerce, les capitaines de navires doivent, à leur arrivée en France, faire leur rapport de mer au greffe et devant le président du tribunal de commerce; ces articles, qui font loi pour les capitaines de navires français, n'ont aucune autorité à l'égard des capitaines de navires étrangers. Ceux-ci peuvent valablement faire leur rapport de mer devant les consuls de leurs nations, qui ont caractère non-seulement pour recevoir les rapports, mais encore pour désigner des experts à l'effet de visiter le navire et reconnaître l'existence ou la non existence des avaries. (Cass., 26 février 1848.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 décembre 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-342.

Voy. aussi Guerrand, 1856, 1-117. On lit, dans le recueil de cet auteur, p. 124 :

« Que, lorsque des marchandises assurées, dont la vente publique pour cause d'avaries a été autorisée par le tribunal, ont été vendues à une autre heure que celle fixée par le tribunal, et que, par suite, ces marchandises étant vendues à un prix inférieur à leur valeur réelle, la douane a préempté ces mêmes marchandises qu'elle a revendues ensuite, ce n'est pas le prix de la vente publique qui doit servir de base au règlement d'avaries, mais le prix de la revente qui a été faite par la douane, après préemption.

« Le courtier qui, de son chef, a fait la vente à une heure autre que celle fixée par le tribunal, doit être déclaré responsable envers le vendeur ou le propriétaire des marchandises, de la différence

munes a été arrêté, et que l'action d'avarie est formée contre l'assureur, que les pièces constatant l'avarie doivent être communiquées à ce dernier (1). (Arg. de l'art. 383, C. de comm.)

Mais le consignataire dont les marchandises ont été jetées à la mer en cours de voyage pour alléger le navire peut, faute par le capitaine de demander le règlement d'avaries communes, provoquer lui-même ce règlement (2).

177. L'assureur ne peut différer la réparation due à l'as-

---

existant entre le prix de la vente publique et le prix de la revente de la douane.

« Lorsque deux courtiers, chargés d'opérer la vente de diverses parties de marchandises, au même lieu et à la même heure, ont confié à l'un d'eux l'accomplissement des formalités nécessaires, ils sont néanmoins, l'un et l'autre, tenus de veiller à l'exécution de ces formalités pour ce qui concerne chacun d'eux, de sorte que celui d'entre eux qui est recherché à raison de leur inobservation, n'a aucun recours à exercer contre l'autre, du moment qu'il n'a pas fait refus de suivre ses errements.

« Lorsqu'un courtier, mandataire des assureurs qu'il est chargé de représenter aux ventes publiques de marchandises assurées, est choisi par les assurés pour procéder à la vente de ces marchandises, le mandat qu'il a reçu des vendeurs prime celui qui lui a été donné par les assureurs, quant aux fautes qu'il peut commettre à raison de la vente ; — de sorte que les conséquences des fautes commises par le courtier, en procédant à la vente, doivent retomber sur les vendeurs et non sur les assureurs. (Trib. de com. de Mars., 10 mai 1856.) »

(1) Bordeaux, 25 janvier 1831, D. P., 31-2-91 ; voy. Poitiers, 25 juin 1824 ; *vide infrà*, section du *Délaissement*.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 26 février 1838 ; *Journal de Marseille*, 18-54.

suré dont les objets ont été sacrifiés, encore même que le règlement des avaries grosses soit à faire (1).

178. C'est au marc le franc de la valeur que, suivant l'article 401 du Code de commerce, les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret. Cette disposition nous paraît juste en ce qui touche le fret. On ne pourrait prétendre que les assureurs doivent être déchargés de la partie y afférente, parce que celui-ci ne peut être assuré. Le fret, en effet, doit venir à contribution comme partie constitutive du navire et servant à son évaluation (2).

L'assureur sur corps doit donc, dans un règlement d'avaries grosses, indemniser l'assuré de la portion que doit supporter le navire, et encore de celle pour laquelle le fret doit contribuer (C. de comm., art. 401), s'il n'y a, toutefois, convention contraire (3).

---

(1) C. de comm., 414; Bordeaux, 15 déc. 1828, D. P., 29-2-165. L'assuré dont les marchandises ont péri pour le salut commun et qui a contre l'armateur et les autres chargeurs une action en contribution pour une partie de l'avarie, peut néanmoins demander la totalité de cette avarie à son assureur, sauf le recours de celui-ci contre qui de droit. (Bordeaux, 11 juillet 1826, S. V., 26-2-254.) Entre l'assuré et l'assureur le règlement des avaries communes et particulières doit avoir pour base le capital évalué dans la police, et à défaut, la valeur réelle de l'objet assuré au temps et au lieu du départ. (Trib. de comm. de Marseille, 10 août 1821 ; Bordeaux, 20 mai 1833, S. V., 34-2-141.) *Vide infrà*, p. 286.

(2) Boulay-Paty, t. IV, p. 461 ; Rennes, 7 mai 1823; Devilleneuve et Carrette, 7-2 207, D. A., 2-28; Aix, 24 juin 1829, S. V., 29-2-345.

(3) La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être

Les opérations et estimations faites dans le cas d'avaries communes ne peuvent être critiquées par l'assureur, à moins qu'il n'y ait dol ou fraude de la part de l'assuré, ou que l'assureur sur corps ne prétende qu'on a laissé au compte particulier du navire des dépenses qui devaient être considérées comme avaries communes (1). Dans ce dernier cas même, et en principe, l'assureur, ne peut contester, à l'égard de l'assuré, le règlement des avaries communes fait par un tribunal étranger compétent. (Art. 402, 414 C. de comm.)

M. Delvincourt (2-267) prétend que l'assureur devrait encore subir ce règlement, alors même qu'il y aurait prévarication de la part du juge.

En conséquence, le règlement d'avaries communes fait en pays étranger et au lieu du reste, par le consul de la nation à laquelle appartient le pavillon, est obligatoire pour les assureurs français (2).

Si l'assuré avait un représentant sur les lieux où l'erreur

---

mise à la charge de l'assurance sur corps. » (*Police d'assurance maritime de Paris, art.* 14, § 2.) Voyez aussi Jugement du Tribunal de comm. d'Anvers, 18 février 1840.

Le navire doit, pour fixer sa contribution aux avaries communes, être estimé (de même que les marchandises) suivant sa valeur au lieu du déchargement, et non suivant sa valeur au lieu du départ, *peu importe qu'il s'agisse d'un navire étranger ou d'un navire francais.* (Code de comm., 402 et 417.) Caen, 8 novembre 1843, S., 44-2-209.

S'il s'agit de l'évaluation des marchandises pour leur contribution, on ne doit pas déduire le fret de ces marchandises. (Art. 402 et 417 Code comm.) Mais quant à l'assureur, *vide* p. 281.

(1) Pardessus, t. III, n° 859.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 17 septembre 1827; *Journal de*

a été commise et que cette erreur fût due à son inaction et à son incurie, l'assureur ne serait pas responsable de l'erreur du juge, qui, dans ce cas, ne serait la conséquence que du défaut de vigilance de l'assuré. (1).

Mais dans tout autre cas, il faut donc tenir pour constant que les assureurs sont garants de l'erreur commise par le juge dans un règlement d'avaries communes fait dans un port étranger (2), s'il n'y a pas toutefois convention contraire.

Un jugement du Tribunal de commerce de Marseille (16 mars 1847; Lehir, 1848, 154) décide non-seulement que les assureurs auxquels l'assuré réclame la contribution à laquelle les facultés assurées ont été soumises dans un règlement d'avaries communes fait au lieu du reste, et autre que celui où l'assurance a été contractée, ne peuvent repousser ce règlement pour prétendues erreurs matérielles qui auraient été commises dans la composition du capital contribuable, mais que de pareilles erreurs, relatives aux objets de la contribution, constituent non des erreurs de

---

Marseille, 9-1-251; voyez aussi Tribunal de comm. de Marseille, 24 juillet 1846; Lehir, 1848, 17 et 41.

« Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement en a été opéré. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 23.) »

(1) Trib. de commerce de Cette, 22 juin 1848; Lehir, 1848, p. 263; voyez Benecke, t. II, p. 188.

(2) Aix, 1er février 1827.

calcul, mais des erreurs de droit, reconnues en jurisprudence être à la charge des assureurs, et qu'en admettant que ces erreurs fussent matérielles, elles ne pourraient être rectifiées que par le juge qui les aurait commises et non par celui du domicile des assureurs, son égal en juridiction. (Voy. sur l'autorité du consul, section de l'*Innavigabilité*.)

Dans ces circonstances, le paiement fait de bonne foi par l'assuré, en exécution d'un règlement d'avaries obligatoire pour lui, ne peut, à l'égard des assureurs, être considéré comme un paiement fait par erreur contre lequel ils seraient fondés à revenir.

Les erreurs mêmes commises par des experts nommés par l'autorité pour constater l'état des diverses avaries, erreurs qui ont occasionné la vente alors qu'il était facile de l'éviter, doivent aussi être considérées comme erreurs du juge, également à la charge des assureurs (1).

On sait, du reste, que dans le règlement entre l'assuré et l'assureur, l'indemnité à rembourser à l'assuré doit être calculée sur la valeur conventionnelle de l'objet assuré, déduction faite de la franchise stipulée dans la police d'assurance (2).

Si le tribunal du lieu du déchargement est compétent pour connaître du règlement et de la répartition des avaries communes, il n'en est pas de même s'il s'agit du paiement des avaries particulières arrivées aux marchandises, qui sont

---

(1) Tribunal de comm. de Marseille, 14 février 1848; id., 10 août 1821.

(2) Voy. Bordeaux, 14 avril 1839. *Vide infrà*, p. 280.

alors de la compétence du tribunal du domicile de l'assureur (1).

179. Pour déterminer le *quantum* des avaries des marchandises arrivées au lieu de destination, on compare généralement le produit brut de la vente des objets avariés à la valeur brute dans l'état sain, puis on établit une règle proportionnelle pour apprécier l'indemnité due à l'assuré (2).

M. Delaborde, dans le titre troisième *des avaries*, indique, en droit, le mode de procéder au règlement des avaries sur marchandises (3).

« L'assureur, dit cet auteur (n° 153), doit supporter sur la valeur qu'avaient les marchandises au moment de la mise à bord, la même quotité de perte que celle qu'a subie l'assuré sur la valeur qu'ont possédée ses marchandises au moment où l'avarie a été constatée et appréciée. » Et, suivant le même auteur, d'après cette règle on détermine l'avarie, en constatant le produit brut offert par la marchandise à l'état d'avarie et le produit brut qu'eût offert la vente des marchandises si elles fussent arrivées à l'état sain (n° 155).

Le résultat de la comparaison des produits bruts en état d'avarie et en état sain donne la mesure de l'avarie.

Si l'assuré ne peut s'opposer à ce que l'assureur fasse vendre publiquement les marchandises avariées, afin de re-

---

(1) C. de comm., 414; C. de proc., 59; Rennes, 9 février 1829, D. P., 31-2-7; voy. aussi l'arrêt de cassation du 16 février 1841 et Bordeaux, 14 avril 1839, P., 2-1839-355.

(2) Paris, 19 mai 1840; voy. *le Droit* du 21 mai 1840.

(3) Voy. aussi Emérigon, t. II, p. 372.

connaître le montant et la réalité de l'avarie, l'assureur ne pourrait contraindre l'assuré à faire vendre les marchandises qui ne sont pas avariées (1).

M. Delaborde, *loco citato*, combat donc avec raison la prétention de l'assuré qui tendrait à faire régler l'indemnité non plus sur la valeur à l'époque de la convention, mais sur la valeur au lieu de destination (2).

Partant des principes qu'il a exposés, M. Delaborde critique les autres modes de règlement, tels que le paiement de la différence entre les produits bruts non appliquée à la valeur originaire représentée par la somme assurée; le paiement de la différence entre la valeur portée dans la police, et le produit brut de la vente en état d'avarie; le paiement de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net des marchandises avariées; enfin,

---

(1) Delaborde, n° 163.

On a jugé, toutefois, que c'est à l'aide d'une expertise et non d'une vente publique que doivent être constatées les avaries survenues à des marchandises assurées, pour reconnaître s'il y a lieu au délaissement. (Rouen, 12 février 1850.)

(2) Voy. dans Delaborde, p. 255 et suiv., les formules des règlements d'avarie.

Mais voici un exemple : Un chargement de blé arrive dans un port; il se vendrait 20,000 fr. à l'état sain, mais l'avarie éprouvée le réduit à 10,000 fr.

La perte est de moitié. L'assureur doit donc la moitié de l'estimation au moment du départ. Si le chargement de blé a été évalué dans la police à 12,000 fr., l'assureur paiera 6,000 fr. (Cass., 21 avril 1830; voy. *Dict. de Droit comm.*, par MM. Goujet et Merger, v° *Assur. mar.*, n° 297, p. 411; J. P., v° *Assur. mar.*, n° 1147-61.

le paiement de la différence entre les produits nets appliquée à la valeur portée dans la police. Le même auteur signale les vices inhérents à ces modes de règlements, et, pour soutenir sa doctrine sur ces divers points, M. Delaborde se fonde notamment sur deux principes qu'on ne saurait évidemment contester :

« Le premier de ces principes est que l'assureur sur marchandises ne doit jamais s'engager à payer autre chose à l'assuré, que tout ou partie de la somme fixée de gré à gré dans la police, selon qu'il y aura perte totale ou simplement avarie ; ce qui revient à dire : qu'aux yeux de l'assureur la valeur assurée est invariablement celle que possède la marchandise au moment de sa mise à bord, et non celle qu'elle a acquise au lieu de destination, et qui se trouve accrue du fret, ainsi que des droits et frais payables dans ce lieu.

« Le second principe est qu'en aucun cas l'assureur ne doit avoir intérêt à la hausse ou à la baisse du marché dans le lieu de destination. » (*Vide suprà,* 276, *in notis.*)

M. Delaborde, après avoir examiné ainsi comment doivent être réglées les avaries au lieu de destination, recherche quelle est la règle à suivre si la marchandise est vendue en cours de voyage.

Suivant cet auteur « l'opinion le plus généralement adoptée accorde à l'assuré le droit de se faire payer par l'assureur la différence entre le produit net offert par la vente publique des marchandises, dans le port intermédiaire, et la somme assurée par la police.

« Mais accueillir cette opinion, c'est mettre à la charge de l'assureur le paiement de certains frais et droits exigibles

dans le lieu de la vente, qui ne devraient pas peser sur lui; et c'est en outre le soumettre aux chances presque toujours défavorables de l'état du marché dans ce lieu. »

Puis, examinant divers autres modes de règlement, *loco citato*, le même auteur les critique pour arriver à cette conclusion :

« En résumé, notre avis est : qu'aucune des opinions que nous avons retracées n'est exclusivement admissible, et que la question devra se trancher, ou par une transaction, quand l'assureur et l'assuré accéderont à ce moyen amiable, ou par une décision arbitrale dans laquelle les circonstances seules serviront de règle » (1).

Si des marchandises ont perdu leur assortiment par suite d'avaries, l'assureur répond du dommage éprouvé s'il a ac-

---

(1) « Le négociant (dit M. Benecke, p. 94) assure seulement ses marchandises et ne paie de prime que sur leur valeur, soit qu'il les évalue à une somme quelconque considérée, dans ce cas, comme formant le coût primitif, ou le montant de la facture comprenant tous les frais jusqu'à bord et la prime; soit qu'il assure une certaine somme sans évaluation des marchandises, auquel cas les articles expressément désignés sont réputés représenter la valeur assurée [1]. Conséquemment, à moins qu'il n'ait été fait une convention spéciale exprimée dans la police, l'assureur n'est responsable que des marchandises seulement, et l'on ne peut jamais supposer que l'on ait eu en vue une assurance de la première sorte, ni qu'il ait été dans l'intention des parties d'y comprendre le risque du fret et des frais... L'assureur n'est responsable que des pertes survenant aux marchandises, et il n'a rien à démêler avec le fret, les frais, les droits, ni le profit. »

[1] Voyez Park, septième édition, 165.

cepté ce risque (1). Si une même police assure des marchandises de diverse nature ou que ces marchandises portent des marques distinctes, quoique comprises dans le même connaissement, le règlement d'avarie a lieu sur chaque marchandise en particulier (2). (*Vide* p. 289)

180. Dans l'action d'avarie, il faut comprendre les frais faits pour la conservation des marchandises assurées (3).

Ces frais ont été, en effet, exposés par l'assuré dans l'intérêt de l'assureur, et ils constituent une perte à sa charge si elle est la conséquence directe de la fortune de mer.

Ces frais sont dus à l'assuré, encore qu'ils aient été faits

---

(1) Delaborde, nos 197, 200, 202 ; Benecke, t. I, p. 95.

(2) Le Tribunal de commerce de Marseille (11 janvier 1850) a jugé que, dans une assurance sur un nombre déterminé de balles de marchandises d'une même espèce et à la même marque, avec stipulation qu'en cas d'avarie, elle sera réglée par série de cinquante balles par ordre de numéros, ou, à défaut, par ordre d'arrimage, sous déduction d'une franchise convenue; si une partie des balles assurées se trouve avariée par l'eau de mer, sans qu'il résulte des documents produits par l'assuré que l'avarie n'a atteint que les balles de telle ou telle série, il faut admettre que l'eau de mer a pu avarier indistinctement et sans considération des séries placées au fond du navire ou de celles placées au-dessus, plusieurs des balles appartenant à toutes les séries. (Lehir, 1850, p. 380.)

Si une assurance maritime a été faite sur des colis chargés sur le navire avec des séries par numéros et que les numéros se trouvent effacés, il y a lieu, conformément aux usages de la place de Paris, de faire le règlement d'avaries par séries sur les plans horizontaux d'arrimage. (Trib. de comm. de la Seine, 29 mai 1850; *Droit* du 31 mai 1850; Delaborde, 197-200.

(3) Lemonnier, t. I, p. 186.

sans succès. Il peut les exiger avant que le navire soit parvenu au lieu de sa destination (1).

Dans le règlement d'avarie, les frais de vente publique et d'expertise au lieu de destination des marchandises ne doivent pas être compris dans le calcul de la perte et sont purgés séparément par l'assureur (2). (*Vide infrà*, n[os] 187, 190.)

Le Tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 23 mars 1852, que lorsque l'assuré est admis à se faire payer les avaries subies par des morues, il peut déduire la prime de douanes pour exportation de cet objet (3).

Nous rappelons pour confirmer la doctrine qui précède

(1) Delaborde, n° 204-206.

La distinction établie par la police de la place de Marseille et par d'autres polices, entre les avaries matérielles et les avaries qui ne se composent que de frais, et qui fixe à 1 pour 100 seulement la franchise sur les frais, a pour effet de faire régler ces avaries à part des avaries matérielles, de telle sorte que l'assureur soit tenu, dans tous les cas, des frais faits pour la chose assurée, lors même que, d'après les franchises d'avaries stipulées en sa faveur dans la police, il ne serait passible d'aucun recours pour dommage matériel. (Aix, 27 juin 1847; Lehir, 1850, p. 292.)

(2) Delaborde, n[os] 195-196; trib. de comm. de Marseille, 27 octobre 1824; *Journal de Marseille*, 6-1-72; Emérigon, t. II, p. 3.

Dans un règlement d'avaries communes, les frais de signification des pièces et documents relatifs aux avaries doivent être admis comme avaries grosses, quoique ces documents soient également relatifs aux avaries particulières au corps du navire. (Trib. de com. de Marseille, 4 déc. 1830; *Journal de Marseille*, douzième année, p. 6 et suiv.; voyez aussi Cass., 21 avril 1830; D. P., 32-1-70.

(3) *Journal de Marseille*, 1853, p. 95.

(voy. p. 280) que les règles particulières au contrat d'assurance ne peuvent être modifiées par celles relatives au titre du Code relatif au jet. (Art. 402-415 C. de comm.) En effet, entre l'assureur et l'assuré, l'estimation de l'avarie doit être faite selon le prix donné aux marchandises dans la police d'assurance, ou, à défaut, d'après leur valeur au temps et au lieu du chargement (1). Ce mode de règlement empêche l'assuré d'avoir intérêt à la perte.

CHAPITRE XVII.

FRANCHISE D'AVARIE.

Sommaire.

181. Signification du mot *franchise d'avaries*; franchise d'avaries totales;
182. Franchise d'avaries partielles;
183. L'action en délaissement fait-elle disparaître la franchise d'avaries totales et partielles?
184. Lorsque l'avarie excède 1 pour 100, doit-on la totalité ou l'excédant de 1 pour 100?
185. La franchise de 1 pour 100 est-elle opposable par une autre personne que l'assureur?
186. La franchise d'avarie est-elle calculée sur les choses déchargées? concours de plusieurs assurés dans la même police; déchargement au lieu du départ;
187. Pour calculer l'avarie de 1 pour 100, faut-il avoir égard aux frais?
188. Du coulage; de la clause : *en quoi que le tout consiste ou puisse consister*;
189. Déduction du neuf au vieux:
190. La franchise frappe-t-elle les dépenses et frais faits pour la conservation de la marchandise?
191. L'affréteur assureur du navire ne peut prélever la franchise.

181. Après avoir fait connaître ce qu'on entend par

---

(1) Bordeaux, 11 juillet 1826, S. V., 26-2-254.

l'action d'avarie, et comment elle est exercée, il importe d'apprécier les clauses de franchises d'avarie (1).

Ces clauses exercent une grande influence sur la responsabilité de l'assureur ; elles varient suivant les divers objets assurés.

---

(1) Si la police d'assurance contient la clause franc d'avaries, l'assuré doit prouver qu'il a fait tout ce qu'il a été possible de faire pour réparer ces avaries. (Rennes, 27 novembre 1846; Lehir, 1848, p. 39.

« Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances se remboursent sous la déduction de 3 pour 100 de la valeur assurée. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 15.)

« Il n'est admis, dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacements à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié, au lieu des réparations. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures et main-d'œuvre; cependant elle n'est jamais faite sur les ancres, et n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

« Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses, par les assureurs sur corps.

« Les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, ne sont point à la charge des assureurs.

« Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs. » (*Police d'assur. mar. de Paris*, art. 16.)

Voyez Lemonnier, t. I, nos 205 à 320; Benecke, t. II, p. 248.

Les assureurs peuvent stipuler dans les polices qu'ils seront affranchis de toutes avaries et ne répondront que de la perte totale : cette clause s'appelle *franc d'avaries*. Si cette stipulation n'existe point, l'assurance contre toutes pertes totales ou partielles est de droit ; elle s'appelle *assurance à tout événement*.

Lorsque l'assurance est faite avec la clause ci-dessus énoncée, *franc d'avaries*, l'assuré, s'il n'y a convention contraire, peut faire assurer par un second assureur les risques exceptés dans la première police, sans qu'il y ait, par ce fait, double assurance.

La clause *franc d'avaries* est parfaitement juste.

Valin (sur l'art. 47) l'a toutefois critiquée, comme portant atteinte à l'essence de l'assurance. Cependant la clause *franc d'avaries* était anciennement connue (1).

182. Par opposition à la clause de franchise totale, il existe encore la clause de *franchise partielle*.

La demande pour avaries communes ne peut être reçue (art. 408 Code de comm.) qu'autant que celles-ci excèdent 1 pour 100 de la valeur cumulée du navire et du chargement. Quant à l'avarie particulière, elle doit excéder aussi 1 pour 100 de la chose endommagée.

Cette franchise est généralement modifiée suivant les diverses conditions des polices.

183. Lorsque l'assuré opte entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie, le choix du délaissement rend sans effet la clause de franchise totale d'avarie ; mais les

(1) Pothier, n° 166 ; Émérigon, t. I, chap. XII, sect. 45.

stipulations de franchise partielles devraient-elles aussi être réputées non écrites si l'assuré opte pour l'action d'avarie?

L'article 409 du Code de commerce, ne contenant ni explication ni restriction, résout clairement la question, s'il s'agit de franchise totale.

Mais en est-il de même de la franchise partielle? La Cour de cassation, par arrêt du 8 février 1831 (S. V., 31-1-276), a décidé, avec raison, qu'il ne fallait établir aucune distinction entre la franchise totale et la franchise partielle (1).

Ainsi, dans le cas où il a été stipulé que l'assureur ne paierait que la portion des avaries qui excéderait un certain taux fixé, une telle clause ne peut être considérée comme renfermant, de la part de l'assuré, dans l'espèce, une renonciation au bénéfice de l'article 409 (2).

La franchise doit être calculée sur la valeur de l'entière série et non la valeur de la totalité de la marchandise, lorsqu'il a été convenu que l'avarie serait réglée séparément et par chaque série d'un nombre déterminé par ordre de numéros, ou à défaut par ordre d'arrimage (3). (*Vide suprà*, p. 284.)

184. Suivant la loi, l'assureur ne doit l'avarie que si elle excède 1 pour 100; mais serait elle due entière dès ce moment, ou bien l'assureur serait-il fondé à dire que si l'avarie excède 1 pour 100, il ne doit que l'excédant (4)?

---

(1) Voy. aussi Paris, 18 février 1857; Guerrand, 1857, 69.

(2) Cass., 8 février 1831, S. V., 31-1-276.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 4 août 1852; Lehir, 1854, 234.

(4) Voy. Émérigon, t. II, chap. XII, sect. 44, § 4; Valin, sur l'ar-

L'excédant seul est à la charge de l'assureur. En effet, celui-ci doit toujours jouir de la franchise d'avarie, qui est le sinistre presqu'inévitable et prévu, sur lequel donc n'a pu être assise la base de la prime (1), car la franchise est évidemment une exception de partie du risque.

185. L'article 408, relatif à la franchise que nous examinons, ne concerne, du reste, que les assureurs et ne peut être opposé au cas de demande pour avaries formée par l'un des chargeurs contre les autres et contre le capitaine; mais le silence de la loi sur ce point est critiqué par Vincens (t. V, p. 195) (2).

186. Il faut encore faire remarquer que pour apprécier la franchise d'avarie l'assureur n'est tenu de l'avarie que lorsqu'elle excède le chargement total; de telle sorte que, s'il a un déchargement et que l'avarie n'excède pas 1 pour 100 sur toute la valeur, l'assureur est libéré de toute obligation (3). Ainsi encore, lorsque la même police est

---

ticle 47; Boulay-Paty, 4-509; Pardessus, t. III, n° 860; Delaborde, *des avaries*, n° 211; Pothier, n° 165.

(1) Delaborde, p. 317.

(2) Voy. aussi Delvincourt, 2-431; Boulay-Paty, 4-507; Dageville, 4-55 et suiv.

Une demande pour avaries communes formée par un capitaine contre les propriétaires du chargement, et *vice versâ*, est recevable quoique l'avarie n'excède pas 1 pour 100 de la valeur cumulée du navire et des marchandises. La disposition de l'article 408 du Code de Commerce n'est pas nécessairement applicable dans ce cas comme en matière d'assurance. (Trib. de comm. de Marseille, 1er décembre 1824, *Journal de Marseille*, 5-1-305.)

(3) Dageville, 4-64; *vide infrà*, n° 193.

faite au profit de plusieurs assurés, il faut calculer l'intérêt de tous pour évaluer le 1 pour 100 ; « les coassurés forment à cet égard une espèce de société et ne représentent tous ensemble qu'une même personne vis-à-vis de l'assureur » (1).

Le Tribunal de commerce de Bordeaux (1er août 1850) a jugé que : « lorsqu'un sinistre arrive à une partie de la marchandise pendant le chargement, l'assureur qui consent à faire avec l'assuré le règlement des avaries, au lieu du départ, ne peut réclamer la franchise convenue sur la partie qui se trouvait encore à terre au moment du sinistre, surtout si la marchandise perdue a été remplacée par l'assuré, et si celui-ci a payé pour ces objets un supplément de prime » (2).

187. Pour calculer si l'avarie excède 1 pour 100, il ne faut pas avoir égard aux frais ; l'avarie ne doit pas excéder 1 pour 100 par elle-même. (*Vide suprà*, p. 285.)

188. La loi ayant exempté l'assureur du coulage ordinaire provenant du vice propre de la chose, la clause insérée dans la police *franc de coulage* étend la disposition de la loi et ne soumet (art. 355 C. de comm.) l'assureur « qu'aux fortunes de mer qui autorisent le délaissement ou nécessitent le sacrifice de quelques marchandises pour le salut commun (3). » Ainsi, l'on a enseigné que le coulage extra-

(1) Émérigon, t. II, chap. XII, sect. 44, § 4 ; Delvincourt, 2-433 ; Boulay-Paty, 4-509.

(2) Voy. notre *Journal des Assurances*, 1851, p. 29.

(3) Aix, 23 novembre 1818 et 14 mars 1823 ; Devilleneuve et Carrette, 6-2-427 et 7-2-180.

ordinaire n'est à la charge des assureurs qui ne s'en sont point exonérés que lorsqu'il est occasionné par une tempête; mais pour déterminer l'avarie, il faut, toutefois, dans ce cas, faire la déduction du coulage ordinaire (1).

Les assureurs d'une marchandise, sujette par sa nature à se détériorer, sont donc responsables de l'aggravation que son vice propre, accepté, reçoit des événements de mer (2).

Si l'assurance est faite *en quoi que le tout consiste ou puisse consister*, cette clause met au risque des assureurs les marchandises même sujettes à détérioration dont parle l'article 355 du Code de commerce (3).

189. Les polices d'assurances maritimes stipulent que l'assuré supportera la déduction du tiers pour la différence du neuf au vieux. Si les polices ne contenaient pas cette clause, les tribunaux, dit-on, ne pourraient la suppléer (4).

Mais, suivant la Cour d'Aix et par arrêt du 28 juin 1831

---

(1) Pothier, n° 66; Emérigon, t. I, chap. XII, sect. 9; Pardessus, t. III, n° 773; Valin, sur l'art. 31; Delaborde, p. 321; Rennes, 9 février 1847; voy. *le Droit*, 26 février 1847; trib. de comm. du Havre, 5 juin 1847; Lehir, 1849, p. 49.

(2) Aix, 16 juin 1840; voy. trib. de comm. de Marseille, 9 mars 1829; *Journal de Marseille*, 10, p. 129; Lemonnier, t. I, n° 315 et suiv.

(3) 28 avril 1830, Tribunal de Marseille, *Journal de Marseille*, 11-1-191. Voy. aussi 14 mars 1823; Dageville, 4-103; 9 mars 1829, Tribunal de Marseille, *Journal de Marseille*, 10e année, p. 129; 15 décembre 1828, Bordeaux, D. P., 27-2-165.

(4) Cass., 13 juillet 1829, D. P., 29-1-300. Cet arrêt décide même qu'en pareille matière, l'usage ne peut prévaloir en l'absence de convention. (Voy. p. 287, art. 18, *Police d'assurance de Paris*.)

(*Journal de la Cour d'Aix*), la clause peut être suppléée. Cette doctrine doit être adoptée, car l'assuré ne doit retirer aucun bénéfice de l'assurance (1).

On ne doit pas, dans un sinistre majeur, tenir compte dans le paiement de la différence du neuf au vieux (2).

C'est, au surplus, aux demandeurs en réduction à prouver la différence de valeur existant entre les objets remplacés et les objets neufs (3).

La Cour de Rouen a jugé, le 6 février 1843 (S. 43-2-525), qu'il n'y a pas lieu à faire une déduction sur le montant des avaries pour la différence du neuf au vieux des objets remplacés, lorsqu'il n'y a pas de base certaine d'évaluation de cette différence : l'âge du navire, par exemple.

Mais, suivant le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 5 septembre 1833 (J. M., 15-1-135), les réparations au navire assuré doivent subir une réduction proportionnée au degré d'usure dans lequel les objets réparés se trouvaient au moment de l'événement. Ainsi, le coût des réparations faites au carénage ou doublage en cuivre doit être réduit à proportion de son usage antérieur, en prenant pour base sa durée ordinaire, qui est de cinq ans.

La réduction sur certains objets isolés a lieu s'ils sont intégralement remplacés, tels, par exemple, qu'un câble,

---

(1) Voy. Tribunal de commerce de Marseille, 17 juin 1825 ; id., 5 septembre 1835.

(2) Bordeaux, 25 fév. 1856 ; *Journal de Marseille*, 1856, 11-77 ; Lehir, 1853, 382 ; voy. aussi Aix, 21 janv. 1857; Guerrand, 1857, 83.

(3) Rouen, 6 février 1843.

une voile qui, étant entièrement perdus, sont remplacés par un câble ou une voile neuve (1).

L'assureur paie ordinairement la valeur entière des ancres et autres objets spéciaux sur lesquels la différence du neuf au vieux ne serait pas sensible (2).

Lorsque les réparations pour avaries ont été faites dans un lieu où le prix de la main-d'œuvre est très-élevé, la déduction du tiers pour différence du neuf au vieux doit être calculée sur le prix qu'auraient coûté ces réparations au lieu de l'armement. Telle est la doctrine de la Cour d'Aix (3).

Mais cette même Cour a décidé que si la police stipulait que la déduction du tiers aurait lieu sur *le coût réel des réparations*, il fallait calculer le coût des réparations au lieu où réellement elles avaient été faites, les parties ayant voulu dans ce cas déroger au droit commun.

La déduction du neuf au vieux n'a pas lieu ordinairement sur objets en fer admis en avarie commune, mais elle doit avoir lieu lorsque, de l'aveu du capitaine, l'objet était en partie usé (4). (*Vide infrà*, p. 295.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 17 juin 1825.

(2) « Sont francs d'avaries particulières les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les *marchandises sujettes à la rouille*; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 20.) »

(3) Aix, 28 juin 1831; voy. Lemonnier, n° 333 et suiv.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 8 octobre 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-281.

Si dans le cas d'avaries communes, la déduction du tiers sur la valeur de certains objets du navire est admise par l'usage comme représentant la différence du neuf au vieux, elle doit être faite sur la valeur, au lieu du reste, et non sur le coût le plus élevé d'achat des objets remplacés, et au lieu où l'achat a été fait (1).

Le change maritime des sommes empruntées pour réparation des avaries communes doit être calculé sur la valeur des objets admis en avaries communes, sans tenir compte de la différence du neuf au vieux (2). (*Vide suprà*, p. 294.)

190. Les franchises ne peuvent s'appliquer aux seuls frais et dépenses faits pour la conservation de la marchandise (3).

191. L'affréteur d'un navire, qui s'en est en même temps constitué l'assureur, ne peut prélever la franchise d'avarie si l'avarie lui est imputable. En effet, la franchise d'avarie ne profite à l'assureur que parce qu'elle est le résultat du cas fortuit et non de sa faute (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 29 février 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-122.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 février 1856; *Journal de Marseille*, *loco citato;* voy. aussi *suprà*, p. 287, note 1.

(3) Delaborde, n° 212; mais voy. Laget de Podio, 1-403.

« Les franchises déterminées par l'article 20 ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution personnelle, sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 21.) »

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 janvier 1831, D. P., 32-3-109.

CHAPITRE XVIII.

DE LA RÈGLE DE PROPORTIONNALITÉ.

Sommaire.

192. La règle proportionnelle s'établit de droit lorsque le chargement est supérieur à la somme assurée, la quotité non assurée étant indivise avec celle qui a été assurée (1).

Cette règle de proportion est fondée sur deux autres motifs : les soins que l'assuré doit entièrement à toute la chose et la nécessité pour contrebalancer les risques, de percevoir la prime sur tout l'objet qu'on peut assurer.

L'assuré, en dehors du 1/2 pour 100 pour ristourne, dans certains cas, est donc encore atteint par une diminution sur les dommages.

Par suite des principes résultant de l'application de la règle proportionnelle, le délaissement ne peut être total dans quelques cas, lorsque, *v. g.*, l'assuré se trouve à découvert vis-à-vis de l'assureur, par suite de remplacement en route d'une cargaison plus riche. Dans l'espèce, l'assuré ne sera

(1) Pardessus, t. III, n° 760.

pas obligé de délaisser le produit entier du sauvetage, et il s'établira alors, au moment du règlement de l'indemnité, entre l'assureur et lui, une répartition proportionnelle, en raison de leur intérêt respectif (1).

193. Ce n'est pas (dit Emérigon, t. II, p. 248) délaisser une partie et retenir l'autre que de ne faire le délaissement aux assureurs que jusqu'à concurrence des risques par eux pris, car, comme je le dirai *infrà*, chapitre XII, l'assuré est comme assureur à lui-même par rapport à son découvert... D'où il suit qu'en cas de perte on n'est pas obligé de faire le délaissement des marchandises déchargées à terre dans le cours du voyage. L'article 47 s'entend des marchandises sauvées du naufrage ou autre sinistre qui donne lieu à l'abandon. *Suscipiens enim periculum pro iis solum tenetur quæ tempore periculi aut naufragii in navi fuerunt.* (Marquardus, lib. II, cap. XIII, n° 25.)

Si l'assuré, ayant la faculté de faire échelle, a déposé en route la partie du chargement qui formait son découvert, l'assurance subsiste en entier sur la partie non débarquée, dit le même auteur, t. II, cap. XIII, sect. 8.

Valin (sur l'art. 36), Pothier (n° 80), professent la même opinion : *Nullus videtur dolo facere qui suo jure utitur.*

194. Nous avons vu, page 36, quelles étaient les conséquences de l'assurance sur corps et sur facultés dans le cas d'innavigabilité.

Suivant les termes de la déclaration du 17 août 1779, admise dans des cas analogues par la jurisprudence, la

(1) Delvincourt, t. II, p. 422; Pardessus, t. III, n° 851.

somme assurée est répartie proportionnellement entre le navire et le chargement lorsque l'assurance est faite conjointement sur corps et sur facultés, et qu'il y a eu des marchandises chargées.

On sait que dans le cas où l'assurance est faite sur vivres et avances à l'équipage, les assureurs sont obligés à payer le montant de la somme assurée. Si le délaissement a lieu, on ne doit pas diminuer l'assurance proportionnellement à la distance parcourue (1). Le fret compense la diminution qui a lieu dans les vivres.

195. En cas de délaissement, lorsque le même objet a été assuré par plusieurs, la propriété devient commune et proportionnelle entre les assureurs qui sont obligés par leur contrat.

CHAPITRE XIX.

DU DÉLAISSEMENT.

Sommaire.

196. L'assuré peut employer deux moyens pour obtenir la juste indemnité qui lui est due; l'action d'avarie et l'action en délaissement; cas prévus par la loi pour le délaissement;
197. Conditions générales du délaissement; son étendue;
198. Les actes conservatoires faits par l'assuré ne sont pas une fin de non-recevoir contre le délaissement;
199. Le délaissement ne peut être partiel; cas où l'assuré n'est pas obligé de délaisser totalement; le délaissement ne peut être conditionnel; irrévocabilité du délaissement contre l'assuré;
200. Délais dans lesquels doit être fait le délaissement et formalités à

(1) Bordeaux, 1er juillet 1839.

196. On connaît (voy. p. 45 et s.) les cas qui donnent lieu au délaissement; l'article 369 (Code comm.) les énumère d'une manière limitative, et en traitant des risques nous avons déjà parlé de l'arrêt d'une puissance étrangère, de l'arrêt de la part du gouvernement, de la différence qui existe entre eux (articles 369, 370 du Code de commerce), de la prise, de l'échouement, du naufrage, etc. (1).

---

(1) Voy. Lemonnier, t. I, p. 171 et suiv.

« Ainsi que l'observe Émérigon, les auteurs appellent indistinctement *délais, délaissement* ou *abandon*, l'acte par lequel l'assuré délaisse aux assureurs *les actions de propriété* qu'il a en la chose assurée. Cependant les mots *délais* ou *délaissement* conviennent plus proprement aux matières d'assurance, tandis que le mot *abandon* ne doit s'appliquer qu'au cas où le propriétaire du navire veut

Nous consacrerons encore des articles spéciaux à l'innavigabilité, à la perte des trois quarts, au défaut de nouvelles ; nous combinerons les cas de délaissement du Code

---

faire cesser sa responsabilité, relativement aux faits du capitaine. L'art. 216 du Code de commerce ne se sert que du mot *abandon*, et l'art. 369 n'emploie que celui de *délaissement ;* l'art. 1 du chap. VII du *Guidon de la mer*, en parlant des assurances, ne se sert aussi que des mots *délais et délaissement*, et l'*Ordonnance de* 1681 donne également la préférence au mot *délaissement*.

« Le délaissement est l'acte par lequel l'assuré, dans certains cas déterminés par la loi, délaisse à l'assureur la propriété des objets assurés, et réclame la somme convenue pour l'assurance.

« Le délaissement est une action extraordinaire qui est restreinte aux cas déterminés par la loi, et dont l'exercice est soumis à des règles particulières. Il est d'autant plus favorable à l'assuré, qu'il lui donne le choix ou d'user de cette action, ou de s'en tenir à celle d'*avarie*. Le délaissement peut être exercé, lors même que la police porte la clause *franc d'avarie*. (Voy. art. 409 du C. de comm.)

« D'après l'art. 350, les assureurs sont chargés d'indemniser les assurés de tout sinistre et dommages quelconques. Si ces dommages se bornent à de simples détériorations partielles, il n'y a lieu qu'à *l'action d'avarie ;* si ces dommages consistent dans une perte telle qu'il ne reste plus rien ou peu de choses des effets assurés, *il y a perte absolue*, il y a perte légale ou réelle, il y a lieu à l'action de délaissement. D'ailleurs, l'assuré est le maître de faire ou de ne pas faire le délaissement, et de s'en tenir *à l'action d'avarie.* » (Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 206.)

« Le délaissement, dit très-judicieusement Emérigon, t. II, p. 207 n'a pas été établi par le droit des nations. L'objet de l'assurance est de procurer à l'assuré l'indemnité des pertes et des dommages qu'il souffre ; mais pour parvenir à cette indemnité, il n'est pas

avec les clauses des polices; nous ne nous occupons ici d'abord que du délaissement en général (1).

L'assuré peut donc employer deux voies pour obtenir le

---

nécessaire, suivant le droit des gens, que l'assuré abdique le domaine de sa chose, quoique, si la chose assurée périt, elle périsse pour le compte des assureurs : *Dominium rerum assecuratarum non transit in assecuratores, sed ejus remanet, cujus erat ante assecurationem, nihil impediente pacto, quòd si illæ pereant, non eorum domino, sed assecuratori pereunt.* (Roccus, not. 9.)

« Par réciprocité de raison, il suffit, suivant le droit des gens, que les assureurs paient l'indemnité de la perte ou du dommage, sans qu'ils soient obligés de devenir propriétaires d'une chose qui ne leur appartenait point; car l'assurance n'est pas de sa nature un moyen d'acquérir « *In casu, quo merces assecuratæ sunt solùm deterioratæ, vel damnificatæ, tenentur assecuratores ad solam damni emendationem, sivè ad reficiendum deteriorationis pretium, et non ad totam assecurationem.* (Casaregis, disc. 3, n° 2.) »

(1) Le délaissement est toujours défavorable aux assureurs; « aussi, dit M. Lemonnier (t. II, n° 258), la plupart des polices d'assurances en ont restreint et gêné l'exercice.

Voici les raisons que donne M. Lemonnier pour expliquer les dérogations apportées par les assureurs aux termes de la loi :

« L'usage où sont les assureurs de stipuler des franchises d'avaries considérables, comme nous le verrons en examinant les articles 20 et 21 de notre police, leur rend surtout l'action en avarie beaucoup plus favorable que l'action en délaissement. Dans le cas de délaissement, en effet, ils sont obligés de payer la valeur totale de la chose assurée, tandis que la réparation du même sinistre, poursuivie par l'action d'avarie, n'aura été payée que sous la réduction des franchises stipulées.

« Il va mal, en outre, aux intérêts et aux habitudes de l'assureur de se trouver substitué, par le paiement de l'assurance, aux droits

paiement des dommages : la voie du délaissement et celle de l'avarie. Nous avons déjà parlé de cette dernière. L'action en délaissement est l'action extraordinaire à laquelle l'as-

---

de propriété de l'assuré sur les débris de la chose : d'abord, parce que l'assureur se trouve ainsi forcé d'exécuter et de terminer, dans les conditions les plus défavorables, *une spéculation qu'il n'a ni conçue, ni dirigée, ni même connue ; en second lieu, parce que la spéculation la plus heureuse et la mieux combinée se trouve la plupart du temps entièrement renversée par l'événement qui donne ouverture au délaissement.* Ajoutez que la loi accordant toujours[1] à l'assuré l'option entre les deux actions, il est bien évident qu'il ne se décidera jamais pour l'action en délaissement, que dans les cas où l'action en avarie lui serait moins favorable. . . . .

« Au lieu des huit cas dans lesquels le Code donne à l'assuré le droit d'exercer l'action en délaissement, notre article n'en admet que trois à l'égard des facultés : 1° le défaut de nouvelles ; 2° le cas prévu par l'article 394 du Code ; 3° la perte ou la détérioration des trois quarts ; et deux à l'égard du corps : le défaut de nouvelles, et l'innavigabilité absolue par fortune de mer. »

La police de l'assureur de Paris porte en effet :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après un an, pour tous les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après deux ans, pour les voyages au delà de ces caps, le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

« Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas

[1] Ce cas est restreint par l'article 409 ainsi conçu :

« La clause *franc d'avaries* affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement; et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie. (C. de comm., art. 409.) » (Voy. aussi Emérigon, t. II, p. 211.)

suré a recours dans certains cas seulement, suivant les limites posées par la loi (C. de comm., art. 369, 370, 375, 389) et suivant les dérogations conventionnelles.

---

prévus par le paragraphe précédent et par l'article 394[1] du Code de commerce, et dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage, ne donne droit au délaissement des facultés.

« Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris, qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité, par toute autre fortune de mer.

« Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de commerce (et notamment des articles 369 et 375), contraires à celles des trois paragraphes qui précèdent. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 12.) »

Voici les délais prescrits par la loi pour le délaissement :

« Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées ; dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique ; dans le délai de deux ans après la nouvelle

[1] « Si, dans les délais prescrits par l'art. 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement. (C. de comm., art. 394.)

Aux termes du Code de commerce :

« Le délaissement des objets assurés peut donc être fait, en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, en cas d'arrêt d'une puissance étrangère, en cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. Il peut être fait, en cas d'arrêt de la part du gouver-

---

des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde. Et, ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement. (C. de comm., art. 373.) »

« Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, après deux ans pour les voyages de long cours, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.— Après l'expiration de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'art. 373. (C. de comm., art. 375.) »

« En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique; qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. — Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. (C. de comm., art. 303.) »

Nous avons cité page 351 l'article 394; nous verrons plus tard comment la jurisprudence a interprété la pensée du législateur.

nement, après le voyage commencé. (C. de comm., article 369.)

« Il ne peut être fait avant le voyage commencé. (C. de comm., art. 370), et par l'art. 375 déjà cité, p. 304, le délaissement est déterminé pour le cas d'absence de nouvelles.

« Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement. (C. de comm., art. 389.) »

On a vu déjà quelles sont les restrictions apportées à la loi par les assureurs de Paris ou autres, nous verrons bientôt quelle est la nature des questions que ces dérogations ont soulevées en ce qui touche notamment l'innavigabilité et la perte des trois quarts.

Il faut, au surplus, reconnaître que les parties peuvent déroger au texte de la loi, et ce sont ces dérogations qui doivent fixer, d'une manière toute spéciale, l'attention de l'assuré. Mais les dérogations ne doivent pas être contraires à l'essence de l'assurance.

C'est dans ces termes qu'Émérigon les approuve.

Voici comment il s'exprime :

« J'ai dit, *suprà*, § 1, que la disposition de l'article 46 est prohibitive. Il semble donc qu'il n'est pas permis aux parties d'y déroger. Mais cette prohibition n'a été établie que pour déterminer les droits légaux, et nullement pour gêner les droits conventionnels. Lorsque la police ne parle pas des cas où le délaissement pourra être fait, on se dirige par la

disposition de l'article 46 ; mais si ce point a été réglé par des pactes particuliers, on doit les exécuter, pourvu qu'ils ne renferment rien de contraire à l'essence du contrat et à la justice. Je stipule que si ma marchandise est détériorée, ou si elle n'arrive pas en tel lieu dans tel temps, il me sera loisible de vous la délaisser, et que vous me paierez l'entière somme assurée. Ces pactes sont licites ; ce sont des *conditions* autorisées par l'article 3, titre *des Assurances*. *Assecuratores de jure tenentur resarcire solum damnum occursum pro parte rerum assecuratarum, nisi obstet pactum in contrarium*. Casaregis, *disc.* 1, n° 64. *Vide* sect. 1, § 2. (Emérigon, t. II, p. 216.) »

197. Comme dans le cas d'avarie, l'assuré qui veut faire le délaissement doit prouver le sinistre de mer (1).

Nous examinerons dans le chapitre *Perte des trois quarts* si la preuve peut, dans certains cas, être mise seulement à la charge de l'assureur.

Les polices d'assurances doivent être renfermées strictement dans les termes dans lesquels elles sont conçues (2); ainsi, on ne peut étendre les cas de délaissement stipulés. *De uno casu extensio non fit ad alterum*. Tels sont d'abord les principes qu'il convient de se rappeler, pour décider avec justice les questions de délaissement.

Ainsi, dit Emérigon, t. II, p. 209 :

« *Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas* de prise,

---

(1) Aix, 4 avril 1827, S. V., 29-2-304 ; trib. de comm. de Marseille, 3 août 1850 ; voy. notre *Journal des Assurances*, t. II, p. 27.

(2) Rennes, 28 mars 1821.

« naufrage, bris, échouement, arrêt de prince, *ou perte* « *entière* des effets assurés, *et tous autres dommages ne* « *seront réputés qu'avarie*, qui sera *réglée* entre les « assureurs et les assurés, à proportion de leurs inté- « rêts.

« La disposition de cet article est prohibitive, et non permissive. *(Prohibitiva, quæ obligat ad actiones omittendas; permissiva quæ jus dat ad agendum.)* Wolf, § 47.

« De ce qu'on ne pourra faire le délaissement que dans tels ou tels cas, il ne s'ensuit pas que l'action du délaissement soit toujours ouverte dans chacun des cas spécifiés dans l'article 46. (Valin, *ibid.*)

« Si l'action de délaissement n'est pas toujours ouverte dans les cas spécifiés par l'article 46 (ainsi qu'on l'a vu au chap. XII, sect. 12, 30 et 38), à plus forte raison cette même action ne compète point hors des cas déterminés par l'*Ordonnance*, dont la disposition est taxative : *ne pourra le délaissement être fait* que dans tels ou tels cas. Tout est donc de rigueur en cette matière, et il n'est pas permis d'excéder les limites de la loi » ou de la convention.

En cas de délaissement, l'assureur est admis à critiquer le connaissement des marchandises assurées, encore bien que, dans la police d'assurance, il soit dit que le connaissement lui a été représenté (C. de comm., art. 332) (1).

S'il s'agit d'un navire, il faut, pour que le délaissement soit valable, que son état, en l'absence du consul, ait été constaté par l'une des autorités légales du pays dans lequel

(1) Aix, 30 août 1833, S., 34-2-161.

le sinistre a eu lieu (1). (Arg. de l'art. 390 C. de comm.; *vide* chapitre de l'*Innavigabilité*.)

Ainsi, il résulte de ce qui précède qu'on doit d'abord examiner, avant d'accepter le délaissement, si le risque est resté ce qu'il était, déterminé par la loi ou la convention.

On sait, *verbi gratiâ*, que le voyage ne doit pas avoir été changé (2), que l'assuré ne doit pas exagérer les valeurs assurées (3), il est tenu de toutes les déclarations prescrites par la police et la nature du contrat (4).

Si nous rappelions encore les exceptions des assureurs, nous constaterions qu'ils sont affranchis de toute responsabilité s'il y a baraterie de patron non garantie, vice propre (5); si la perte a lieu hors des temps et du lieu des risques (6);

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 24 octobre 1853; *Gazette des Tribunaux*, 26 octobre 1853; voy. ce que nous avons dit dans le chapitre de la *Preuve du sinistre*.

(2) Voy. Laget de Podio, t. II, 49-63-363-373 et suiv.

(3) Voy. Laget de Podio, t. II, 83-88-92-106.

(4) Laget de Podio, t. II, 286.

(5) Voy. Laget de Podio, t. I, 416 et suiv.

(6) Voy. Haghe et Cruysmans, n° 105; Laget de Podio, t. I, 117; Lemonnier, t. I, n[os] 24, 226, 230, 231, 249. La jurisprudence offre, sur ce point et sur les risques en général, diverses espèces. Il importe de mentionner les décisions suivantes :

L'assurance sur navires, *in quovis*, dont la désignation devait être faite, est ferme lorsque les navires ont été déterminés; l'assurance est donc caduque si elle a eu lieu sur un autre navire. (Trib. de comm. de Marseille, 15 février 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-77; voy. même Recueil, 1-124 et 242.)

Lorsqu'un navire, après son arrivée au port de destination et

s'il n'y a pas preuve du chargé, si l'assurance est illicite ; mais nous rentrerions dans l'exposé des principes déjà expliqués en traitant des risques; il nous suffira de les avoir rappelés en les complétant par quelques espèces, *in notis*,

---

avant son retour au port de départ, a effectué plusieurs voyages intermédiaires, et que plusieurs assurances successives ont été prises pour couvrir les risques de ces voyages, chaque assurance doit être présumée s'appliquer de droit, et, à moins de convention contraire, aux voyages dont le risque était flottant au moment où elle a été souscrite. (Trib. de comm. de Bordeaux, 19 juillet 1847 ; Lehir, 1850, p. 301.)

Nous avons dit dans le chapitre *des Risques* que le risque courait dans l'assurance à temps limité, encore bien que le navire fût rentré au port. Mais si le temps limité n'a été qu'hypothétique par prévision du non retour, il a été jugé que le sinistre arrivé postérieurement au port n'est point à la charge des assureurs, quoique le temps fixé par la police ne soit point encore expiré. L'arrêt qui l'a ainsi jugé échappe à la censure de la Cour de cassation. (Cour de cass. (ch. des req.), 20 juin 1848 ; *Gazette des Tribunaux*, 21 juin 1848 ; voy. aussi Bordeaux, 3 mars 1852 ; Lehir, 1853, p. 100.)

Les polices d'assurance sont des contrats de droit étroit, et le cas de responsabilité doit être établi sur des faits positifs et non par voie d'interprétation. En conséquence, ce n'est pas sur des dispositions prises et manifestant l'intention du départ que les bateaux ou bâtiments assurés peuvent être réputés en cours de voyage et les Compagnies d'assurances déclarées responsables. (Paris, 3e ch., 28 novembre 1850 ; *Gazette des Tribunaux*, 4 janvier 1851.)

On juge d'après la clause des polices et l'élévation de la prime si l'assureur a entendu se charger du jet des marchandises chargées sur tillac. (Trib. de comm. de Marseille, 17 avril 1850 ; Lehir, 1851, p. 333.)

et par celles qui vont suivre, car le délaissement est soumis à certaines conditions de risque qu'il importe de préciser.

La privation *complète* de la chose assurée par suite de la vente qui en est faite en cours de voyage pour cause de réparation d'une avarie commune, donne droit au délaissement (1), s'il n'y a pas convention contraire.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 10 février 1853 ; id., 20 octobre 1829.

Y a-t-lieu au délaissement si les marchandises n'arrivent pas à destination? Voici, sur ce point, l'avis d'Emérigon, t. II, p. 220 :

« *Le Guidon de la mer*, ch. VII, art. 1, décide que le *délais* a lieu, « sil advient tel *destourbier* en la navigation, ou telle empirance en « la marchandise, qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviguer en son « dernier reste. »

« De Luca, *de credito*, disc. 106, n° 11, dit que les marchandises sont présumées perdues pour l'assuré, par cela seul qu'elles n'arrivent pas au lieu destiné : *Omnes merces peremptæ seu naufragatæ dicuntur, eo ipso quòd assecurati non habent eas salvas in loco destinato*. Casaregis, disc. 1, n° 49, tient le même langage.

« Mais ces doctrines ne peuvent point se concilier avec l'article 46, *titre des assurances*, qui n'admet le délaissement que dans les cas qui y sont spécifiés, auxquels un nouveau cas vient d'être ajouté : Si le navire est déclaré innavigable pendant le voyage, et qu'on ne trouve point d'autre navire pour conduire les marchandises assurées au lieu de leur destination, dans les délais portés par les articles 49 et 50, *des assurances*, la déclaration du 17 août 1779 permet aux assurés d'*en faire le délaissement*.

« Ce dernier cas, ainsi que celui de l'arrêt de prince, est une exception à la règle générale, et il est certain que, par cela seul que la chose assurée n'arrive pas au lieu de sa destination, le délaissement

Le sinistre majeur en général autorise seul le délaissement. Ainsi, l'événement n'a pas le caractère de sinistre majeur si le bateau dans lequel la marchandise a été placée par l'acconier chargé de la débarquer a chaviré, étant amarré à quai, par suite du passage d'un matelot; dans ce cas, il y a lieu à avarie (1).

Le délaissement doit être déclaré nul, si le capitaine a abandonné son navire sans qu'il fût en danger imminent.

« Considérant, porte un arrêt de Rennes (2), qu'aux termes de l'acte sous signatures privées passé entre Lesant et Denant, le 20 juillet 1852, il est établi que Lesant n'avait pas cessé d'être propriétaire de 39/64 dans le navire *Laperrière*, et qu'il n'en avait effectué la cession apparente que pour donner à Denan, son créancier, un gage qui assurait la rentrée de sa créance; que cette cession n'a été de fait portée sur l'acte provisoire de francisation que jusqu'à concurrence de 6/64 et que, par suite, Lesant demeuré pro-

---

n'est pas ouvert, à moins qu'il n'y ait pacte contraire. En effet, on a vu *suprà*, ch. XII, sect. 33, que si, dans le cours du voyage, les marchandises sont prises pour les besoins du pays ami où le navire aborde, et qu'elles soient payées, l'assuré ne peut point en faire le délaissement à ses assureurs, sauf l'avarie, s'il y échoit. »

Mais nous avons dit *suprà*, *des risques et fortunes de mer*, que la question dépendait des circonstances et des conventions des parties.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 janvier 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-38; voy. Boulay-Paty sur Emérigon, t. I, p. 398 et t. II, p. 213; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. IV, p. 12.

(2) 22 janvier 1855; Lehir, 1855, p. 628.

priétaire, soit aux termes de l'acte précité du 20 juillet 1852, soit aux termes de l'acte de francisation, de 33/64 dans ledit navire, a pu valablement en faire l'abandon à ses assureurs;

« Considérant qu'en exécution d'une clause formelle desdites conventions, Denan avait fait assurer sur le navire une somme de 13,500 fr., et qu'on ne peut admettre que Lesant ait ignoré une assurance dont il s'était engagé à payer les primes; que cependant il a fait assurer lui-même sur ledit navire d'abord 7,000 fr. par les appelants et successivement 15,000 fr. par un ordre donné à un courtier de Nantes et 15,000 fr. par un ordre donné à un courtier de Rouen; que toutes ces assurances réunies s'élevaient à près du double de la valeur de l'intérêt que Lesant avait dans le navire; que cependant, pressé à Rouen de rembourser un emprunt de 2,800 fr. qu'il avait fait précédemment à la grosse, il contracte pour une somme de plus de 5,000 fr. un nouvel emprunt de la même nature, et qu'enfin, arrivé en Angleterre pour y prendre un chargement de charbon qu'il devait amener à Bordeaux, il fait encore assurer son fret par une compagnie anglaise, pour une somme de beaucoup supérieure à sa valeur;

« Considérant que les assurances stipulées par Lesant sur son navire étaient franches d'avaries; que, par suite, toute avarie qui n'était pas de nature à entraîner le délaissement devenait pour lui la cause d'une perte qui aggravait encore une situation embarrassée et difficile, tandis que le naufrage était au contraire un moyen de libération et une occasion de bénéfice;

« Considérant que, s'il résulte de la déclaration de Lesant devant le juge de paix de Crozon et de son livre de bord que, depuis son départ de Sumderlond, qui a eu lieu le 30 mai jusqu'au 3 juin, jour où il franchit le Pas-de-Calais, le navire faisait assez d'eau pour qu'on fût obligé de pomper très-souvent, il en résulte aussi que depuis ce moment le temps avait été beau, la navigation facile et que le bâtiment faisait moins d'eau que dans les mers du Nord;

« Considérant que le 8 juin, à une heure du matin, le bâtiment qui venait de remplir le chenal du Conquet et de parer la pointe de Saint-Mathieu, se trouvait à une petite distance de Camaret, où le portaient le vent et la marée, et que là, sans rien constater autre chose, si ce n'est qu'on s'était aperçu que le navire faisait plus d'eau qu'à l'ordinaire et que l'eau augmentait malgré le travail de deux hommes mis aux pompes, le capitaine abandonna le navire avec son équipage et se dirigea dans son canot vers Camaret, où il arriva vers quatre heures du matin;

« Considérant que, deux heures après cet abandon, et par conséquent lorsque s'était écoulé un espace de temps suffisant pour mettre le navire à l'abri du naufrage dans le port de Camaret, des pêcheurs, le voyant flotter au hasard, en ont entrepris le sauvetage et qu'ils ont réussi à le conduire à une grande distance de là, jusqu'à l'entrée de la baie de Douarnenez, où il n'a sombré qu'à huit heures et demie du matin, six heures après l'abandon, et lorsqu'il naviguait dans des circonstances devenues défavorables;

« Considérant qu'en écartant les présomptions insuffisantes qui pourraient faire soupçonner l'exécution crimi-

nelle de dispositions prises pour procurer la perte du navire et le salut de l'équipage, il résulte du moins de l'ensemble de ces faits que le naufrage du navire assuré a eu pour cause déterminante, soit l'obstination du capitaine à poursuivre sa navigation, malgré une voie d'eau menaçante, quand il lui était facile d'entrer, pour s'y réparer, dans un des ports du littoral qu'il cotoyait, soit l'abandon prématuré qu'il a fait du navire, aussitôt qu'il a cru possible d'en saisir l'occasion, sans rien tenter pour prévenir le naufrage; que cette obstination ou cet abandon s'explique par la situation que le capitaine s'était faite et qui rendait le naufrage lucratif et toute réparation ruineuse; que dès lors ils constituent une faute grave par suite de laquelle l'action contre les assureurs est non recevable.

« Considérant, d'un autre côté, que, sans qu'il soit besoin de tenir compte des hésitations et inexactitudes qui ont accompagné les déclarations faites aux assureurs à la suite du délaissement, le capitaine Lesant n'a jamais fait connaître auxdits assureurs ni la cession par lui faite à Denan, et la convention relative à l'assurance de l'intérêt cédé, ni l'assurance sur fret par lui stipulée en Angleterre; que la réticence de ces deux faits, dont le premier est antérieur à la police des appelants et dont le deuxième est intervenu pendant que ce contrat, continu par sa nature, était en voie d'exécution, avait pour effet de diminuer l'opinion des risques et qu'elle suffisait pour annuler l'assurance, etc. »

Dans le cas qui va suivre on verra encore que le délaissement est frappé de nullité, malgré toute renonciation implicite des parties.

L'assurance sur fret étant nulle, il ne peut y avoir lieu à délaissement en cas de perte.

« Vu (dit la Cour de cassation, chambre civile) (1) les articles 1028 et 1004 du Code de procédure, 6, 1131, 1133 et 1965 du Code napoléon, et 347 du Code de commerce;

« Attendu qu'aux termes de l'article 1028 du Code de procédure civile, la voie de l'opposition à l'ordonnance d'exécution d'un jugement arbitral est ouverte dans le cas où ce jugement a été rendu sur compromis nul;

« Attendu que le compromis est nul d'après les articles 6, 1131 et 1133 du Code Napoléon, lorsqu'il a été soumis à des conditions par lesquelles les parties dérogent à des lois qui intéressent l'ordre public;

« Attendu que Laporte et Williams, ayant contracté une assurance sur fret à faire qu'ils caractérisaient eux-mêmes comme pari dans la police par eux souscrite le 24 décembre 1849, avaient stipulé par le même acte qu'il serait prononcé sur toute contestation relative à cette assurance par des arbitres, sans appel ni autre sorte de recours, avec dérogation expresse à toutes lois et ordonnances contraires à ladite police;

« Que, par cette convention compromissoire, la juridiction arbitrale était instituée à la condition de déroger aux dispositions d'ordre public des articles 347 du Code de commerce et 1955 du Code Napoléon, qui commandent aux juges de refuser toute sanction à une assurance de la nature de celle dont il s'agit;

(1) Cass., 9 janvier 1854; Lehir, 1854, p. 329.

« Qu'une pareille convention était frappée de nullité par les articles 6, 1131 et 1133 du Code Napoléon;

« Attendu que cette nullité serait couverte, suivant le système de la défense, par l'autorité de la chose jugée résultant du jugement du tribunal de commerce de Nantes, du 26 juillet 1851, lequel a, sur la demande de Laporte, et par défaut contre Williams, nommé les arbitres qui ont concouru à la décision attaquée;

« Mais attendu que la portée du jugement du tribunal de commerce de Nantes ne saurait être étendue au delà de l'incident qui en a fait l'objet; que ce tribunal n'a point été appelé à statuer sur la validité de la convention compromissoire arrêtée entre les parties; qu'il n'a donc pu y avoir chose jugée à cet égard;

« Attendu que la nullité de ladite convention compromissoire, qui n'a point cessé d'être le principe de la mission des arbitres, a entraîné la nullité de la sentence arbitrale et de l'ordonnance d'exécution;

« D'où il suit qu'en rejetant l'opposition formée par Williams à l'ordonnance d'exécution de la sentence arbitrale, rendue le 24 octobre 1851, en vertu du compromis contenu dans la police du 26 décembre 1849, le tribunal civil de Nantes a formellement violé les articles ci-dessus visés; — Casse. »

Les assureurs responsables d'un sinistre ne doivent que la valeur matérielle et non celle d'opinion (1).

Le délaissement comprend l'abandon fait à l'assureur

(1) Trib. de comm. de Bordeaux, 17 janvier 1853; voy. Lehir,

de ce qui reste des choses assurées et des droits y attachés.

Mais les parties peuvent ajouter aux conséquences du délaissement prévues par la loi, ou même y renoncer (1).

On sait que le délaissement est facultatif pour l'assuré qui peut opter pour l'action d'avarie (Code de commerce, article 409) (2). (*Vide* p. 268.)

1853, p. 531, et la note *eodem; sic*, Bordeaux, 24 février 1853; Lehir, 1854, p. 21.

(1) Boulay-Paty, t. IV, p. 225; Locré, sur l'art. 369; Pardessus, t. III, n° 837.

« En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu. (*Police d'assur. marit. de Paris*, art. 17.) »

Si, dans une police d'assurance, il a été prévu, en dehors des dispositions de la loi, plusieurs cas de délaissement, l'une de ces éventualités se réalisant, suffit pour autoriser l'assuré à faire l'abandon du navire. Les deux cas ne doivent pas se rencontrer nécessairement; et il n'est pas besoin d'établir aucune corrélation entre eux. (Trib. de comm. de la Seine, 14 avril 1845; *Gazette des Tribunaux*, 16 avril 1845.)

(2) Voy. Émérigon, t. II, p. 210.

L'assuré qui, depuis l'accomplissement du voyage, a passé avec l'assureur un compromis portant pouvoir à des arbitres de régler les avaries souffertes par le navire assuré, n'est point censé, par cela seul, avoir renoncé au droit de faire le délaissement, lorsque rien ne lui indiquait, au moment du compromis, qu'il y eût lieu de sa part à l'exercice de l'action en délaissement. (Trib. de comm. de Marseille, 27 octobre 1829; *Journal de Marseille*, douzième année, p. 76.)

Il a été jugé que l'assuré qui, postérieurement au sinistre, vend les marchandises aux enchères, sans formalités de justice ni autorisation demandée préalablement, ne perd pas pour cela le droit de

Nous avons déjà dit, chapitre de la *Franchise des avaries*, p. 288, comment, dans ce cas d'option, il fallait interpréter la clause de *franchise d'avaries* totales ou partielles.

198. Les actes faits pour sauver les objets assurés en cas de naufrage, ou obtenir la mainlevée de l'arrêt en cas de prise et tous autres actes conservatoires par l'assuré, ne peuvent être opposés par l'assureur comme une fin de non-recevoir contre l'exercice du délaissement.

Par une juste réciprocité, l'assureur qui, sur la nouvelle du sinistre, s'empresse de concourir au sauvetage ne peut, par ce seul fait, être repoussé dans son action en nullité de la police (1).

199. Le délaissement ne peut être partiel, alors même que les marchandises assurées sont de diverses sortes.

Il ne faut le décider ainsi, toutefois, que si l'assurance a lieu indivisement par une seule police; car si les objets compris dans la même police sont assurés pour des sommes distinctes, le délaissement peut être partiel (2).

---

délaisser. (Trib. de comm. de Marseille, 14 mai 1824; *Journal de Marseille*, t. V, p. 168.)

L'assuré qui a fait accepter son délaissement par justice, après contestation sur l'abandon du fret des passagers et des marchandises, ne peut le rétracter pour revenir contre ses assureurs par l'action d'avarie. (Caen, 8 mars 1853; voy. notre *Journal des Assurances*, 1850, p. 5.)

(1) Bordeaux, 20 décembre 1854; *Journal de Marseille*, 1856, 11-61.

(2) Bordeaux, 15 décembre 1828, D. P., 29-2-165; voy. Émérigon, t. II, p. 248.

Il en est de même s'il est stipulé que chaque espèce de marchandise formera un capital distinct et séparé (1).

Les chargeurs ne sont pas obligés de délaisser la partie des objets chargés pour leur compte et non assurés.

« Notre *Ordonnance*, dit Émérigon, en l'article 47, a établi une règle plus simple. *On ne pourra*, dit-elle, *faire délaissement d'une partie et retenir l'autre*. Car, comme l'observe M. Valin, *ibid.*, le contrat d'assurance étant *individu*, ne peut souffrir aucune division.

« Mais quelque simple que cette règle paraisse, elle a besoin de quelque interprétation.

« 1° Je me fais indéfiniment assurer 10,000 liv. sur *facultés*, ou sur *telles et telles marchandises*, chargées dans un tel navire, sans rien distinguer ; cette assurance est une : *unica assecuratio omnium mercium*. Je ne puis délaisser mes sucres, et retenir mes indigos. (De Luca, *de credito, disc.* 108, n° 11. Casaregis, *disc.* 1, n° 110. Valin, *dicto loco*. Pothier, n° 131) ;

« 2° Si par une police, je fais assurer mes sucres, et par une autre mes indigos ; ou si, par la même police, je fais assurer distinctement et séparément telle somme sur mes sucres, et telle autre somme sur mes indigos, je pourrais, le cas échéant, retenir l'un de ces objets, et délaisser l'autre, parce que ce sont deux assurances distinctes l'une de l'autre : *Duæ assecurationes*. (De Luca et Cararegis, *d. locis* ; Valin, art. 47 ; Pothier, n° 132.) » (T. II, p. 248.)

---

(1) Emérigon, t. I, chap. VII, sect. 8 ; Delvinçourt, t. II, p. 419 ; Pardessus, t. III, n° 850. *Vide* page 327.

Si encore par la police l'assuré a le droit de faire échelle, il n'est pas tenu de comprendre dans le délaissement les marchandises qu'il a déchargées en route avant le sinistre, mais il faut alors qu'il reste dans le navire une valeur égale au montant de l'assurance; dans le cas contraire, l'assuré ne peut évidemment réclamer qu'une somme égale à la valeur des objets restés dans le navire; si en effet une assurance, au départ, a été faite pour 50,000 fr., et qu'un cinquième des marchandises ait été déchargé en route, l'assuré ne sera pas obligé de délaisser les marchandises déchargées, mais il ne pourra réclamer que les quatre cinquièmes de la somme assurée (1).

Emérigon (t. II, chap. XVII, sect. 10) et Delvincourt (2-422) enseignent que les prises faites par le corsaire assuré ne font pas partie du délaissement.

Le délaissement ne peut être conditionnel (2). Ainsi, en cas de prise, l'assuré ne peut délaisser, sous condition de redevenir propriétaire si le navire est relâché; c'est en vain même qu'il offrirait à l'assureur de lui rembourser, avec intérêts, la somme payée. Si le délaissement a été fait partiellement ou conditionnellement, il est valable pour l'assureur qui l'accepte; l'asssuré ne pourrait invoquer un défaut de formalités pour révoquer le délaissement (3); mais le délaissement fait par erreur est nul.

---

(1) Emérigon, t. II, p. 271, et *suprà*, p. 297; Pard., t. III, n° 851.

(2) Delvincourt, t. II, p. 419; Pardessus, t. III, n° 853.

(3) Boulay-Paty, 4-378; Pardessus, t. III, n° 854; trib. de comm. de Marseille, 24 mai 1832.

Cependant, il a été jugé que les assureurs qui ont accepté, moyennant certaines conditions, le délaissement qui leur a été signifié avec assignation en validité, ne peuvent ensuite revenir contre leur acceptation, sur le motif qu'il n'y avait pas lieu à délaissement, mais seulement à une action en règlement d'avaries (1).

200. Les articles 373, 375 et suivants du Code de commerce fixent les délais dans lesquels il faut délaisser et les formalités à remplir, suivant les divers cas qui donnent lieu au délaissement; nous avons déjà cité *suprà*, page 303, en note, une partie de ces articles. Nous les rappelons ici avec l'interprétation qu'ils ont reçue.

La nouvelle de la perte servant de base au délai pour le délaissement doit être certaine (2).

On a cependant jugé que la notoriété publique était suffisante (3).

Dans le cas d'innavigabilité d'un navire, les formalités imposées par les articles 390 et 394 du Code de commerce

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 mai 1833; *Journal de Marseille*, 13-1-185.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 février 1830; id., 19 janvier 1835.

(3) Trib. de comm. de Marseille, jugement déjà cité.

Mais la nouvelle doit être connue personnellement par l'assuré. (Cass., 6 janvier 1812; id., 26 janvier 1813.) La nouvelle ainsi caractérisée fait seule courir le délai du délaissement. Dès lors, une lettre dans laquelle on annonce aux assureurs qu'il court des bruits inquiétants, n'a pas le caractère de certitude d'une mauvaise nouvelle. (Voy. Laget de Podio, 265, 268; Aix, 22 déc. 1842, S., 43-2-458.

doivent être rigoureusement observés avant le délaissement des marchandises assurées (1).

Le défaut de communication de la nouvelle du sinistre aux assureurs, en conformité de l'article 374 du Code de commerce, ne donne lieu, de la part des assureurs, qu'à une demande en dommages-intérêts, pour le cas où le défaut de communication de cette nouvelle leur a causé préjudice (2).

Si le délai pour le délaissement était prescrit, on pourrait procéder par l'action d'avarie (3). Il ne faut pas cependant que les actes de procédure relatifs au délaissement comprennent l'action en règlement d'avaries. (*Vide suprà*, p. 267.)

L'action intentée en délaissement se prescrit comme l'action non intentée (4).

L'assuré qui est tenu de faire le délaissement dans les délais, à peine de déchéance, doit agir par une action en justice; un acte extrajudiciaire faisant le délaissement serait insuffisant (5).

(1) Trib. de comm. de la Seine, 23 juillet et 20 août 1838; *Gazette des Tribunaux* du 22 août 1838.

(2) Rennes, 26 juillet 1819; *Journal du Palais*, v° *Assurances maritimes*, n° 966, p. 52; voy. encore à cet égard notre chapitre de la *Signification d'avis et de pièces;* voy. aussi Emérigon, t. II, p. 226; Bordeaux, 25 février 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 78.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 26 novembre 1835; *J. de Marseille*, 15-1-329; Rennes, 2 juin 1841; *Rev. des Assur.* t. I, p. 182.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 29 juin 1830; *Journal de Marseille*. 11-1-197.

(5) Cass., 29 avril 1835, D. P., 35-1-226; Rennes, 29 avril 1835.

Mais on a dit que l'assuré avait deux délais : celui du délaissement écrit dans l'article 373, et le délai de cinq ans pour l'exercice de l'action judiciaire (art. 432); cette latitude n'est pas dans l'esprit de la loi (1).

L'article 432 du Code de commerce ne déroge nullement aux prescriptions de l'article 373 du même Code (2).

201. Si l'assuré fait la déclaration de délaissement sans demander le paiement de l'assurance, il n'est pas tenu de signifier les pièces justificatives du chargement et de la perte. Cette signification ne doit être exigée par l'assureur que lorsque l'assuré demande le paiement des sommes assurées (3). (Art. 383 C. de comm.)

202. Le réassuré est soumis aux mêmes délais que l'as-

---

(1) Analyse raisonnée des observations des tribunaux, p. 99 et 100; arrêt de la Cour de cassation du 29 avril 1835, S. V., 35-1-346.

(2) Voy. encore le chapitre sur la *Prescription*.

(3) Cass., 26 mars 1823, S. V., 24-1-53; Bordeaux, 25 janvier 1831, S. V., 31-2-218.

Le défaut de l'accomplissement des formalités énoncées dans l'article 383 n'emporte pas la nullité de l'assurance lorsque l'assuré a offert notamment, en signifiant la police d'assurance, de communiquer les pièces. (Paris, 17 décembre 1855; *Journal de Marseille*, 1856, 11-40.)

Sous l'ordonnance de 1681, l'assuré pouvait, en notifiant le délaissement, obtenir contre l'assureur un jugement de condamnation au paiement de la somme assurée, avant l'échéance du terme fixé par la police, pourvu que le jugement ne condamnât l'assureur à payer qu'après l'expiration de ce terme. (Ordonnance 1681, art. 43; Cass., rejet, 10 pluviôse an XII, D. A., 2-49.)

suré quant au délaissement; la loi, en effet, n'a établi aucune distinction entre le cas d'assurance et de réassurance (1). Cependant le réassuré pourrait prétendre que le délai du délaissement court pour lui du jour où il lui a été fait par l'assuré primitif (2).

203. L'article 379 du Code de commerce prescrit à l'assuré, au commissionnaire et implicitement à tout tiers porteur de police de déclarer, en faisant le délaissement, toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises dont il fait le délaissement.

La déclaration dont il vient d'être parlé est nécessaire afin que l'assureur sache s'il n'y a pas lieu à ristourne. Le défaut de déclaration n'est pas considéré comme une déclaration négative, et il suspend le délai du paiement, mais il n'emporte pas la nullité du délaissement (3). La suspension du délai du paiement a lieu sans que le délai, pour former l'action en délaissement, soit augmenté.

L'ordonnance de 1681, article 54, titre *des Assurances*, ne punissait l'omission faite par l'assuré des déclarations dont il s'agit, qu'autant qu'il y avait réticence fraudu-

(1) Cass., 1er juin 1824; Devilleneuve et Carrette, 7-1-471, J. P., 3e édit.; Rouen, 7 décembre 1822, S. V., 24-2-199; Aix, 4 mai 1836, S. V., 37-2-186; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 229.

(2) Voy. M. Pardessus, t. III, n° 848, et Emérigon, t. II, ch. XIX, sect. 16, § 5.

(3) Rennes, 24 août 1824, D. P., 27-2-91; Cass., 2 août 1808, S., 7-2-796; voy. tribunal de comm. de Marseille, 12 novembre 1824; voy. même trib., 11 avril 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-228.



leuse (1). Le tribunal de commerce de Marseille est revenu lui-même sur sa jurisprudence qui était contraire : ainsi la déclaration qu'exige l'article 379 peut être faite après les délais indiqués implicitement par cet article.

Elle est, en effet, indépendante du délaissement; et la peine attachée au retard se borne, comme nous l'avons dit, à la suspension du paiement (2).

Mais l'article 380 du Code de commerce porte, qu'en cas de déclaration frauduleuse, l'assuré n'a pas droit au bénéfice de l'assurance et qu'il est tenu, nonobstant la prise ou la perte du navire, de payer les sommes empruntées.

Toutefois, lorsque l'assureur allègue le dol, il doit le prouver (C. Nap., 1116).

L'appréciation des caractères du dol appartient aux tribunaux.

Lorsqu'un assuré a déclaré qu'une assurance a été faite sur marchandises spécialement déterminées et qu'il a déclaré n'avoir pas d'autre assurance, l'assureur doit, pour prouver qu'il y a double assurance, établir que les assurances faites encore par l'assuré portent sur les mêmes marchandises dénommées (3).

204. Le délaissement ayant pour effet de transporter aux assureurs la propriété des effets assurés, il n'est besoin d'aucun transport de la part de l'assuré; l'application des

---

(1) Voy. Bordeaux, 2 août 1808, D. A., 2-78.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 11 avril 1826 ; Dageville, 3-480.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 11 août et 30 octobre 1826, *Journal de Marseille*, t. III, p. 347, et t. VIII, p. 1.

articles 1689 et 1690 du Code Napoléon est donc dans ce cas inutile (1).

L'assureur devenu propriétaire des effets assurés par l'effet du délaissement, peut exercer tous les droits et actions de l'assuré à raison des dommages éprouvés avant le délaissement (2).

Dans un chapitre ultérieur nous préciserons les obligations de l'assuré en ce qui concerne le sauvetage; nous nous bornons quant à présent à indiquer certaines questions relatives au produit du sauvetage (3).

Nous avons dit déjà, en parlant du concours de plusieurs assurances (chapitre de la *Police*), que si plusieurs assureurs ont assuré le même objet, le délaissement leur profite à tous, suivant leurs droits. (*Vide* encore p. 296.)

Mais il a été jugé avec raison que l'assuré est fondé à réclamer le produit du sauvetage de la partie formant son découvert, alors, surtout, qu'en endossant à ses assureurs le connaissement des marchandises chargées par lui, il s'est expressément réservé, sans protestation contraire de la

---

(1) Cass., 4 mai 1836, S. V., 36-1-353.

(2) Pardessus, t. III, n° 855; Laget de Podio, 2-317; Cass., 23 et 24 mai 1836; voy. *le Droit*, 1836, n° 157; voy. aussi Cass., 4 mai 1836, S. V., 36-1-353; Emérigon, t. II, p. 230.

Sous l'empire de la déclaration du 17 août 1779, art. 6, le fret, déclaré acquis par le connaissement et non compris dans la police d'assurance, ne devait point faire partie du délaissement du navire, lors même que les marchandises chargées appartenaient au propriétaire du bâtiment. (Cass., 28 septembre 1792.) (*Vide infrà*, p. 330.)

(3) Emérigon, t. II, p. 234.

part des assureurs, de faire retirer cette partie en nature, soit son produit.

« Attendu, dit le tribunal de comm. de Marseille (1), qu'il est établi que, par police close par Bec, courtier, le 7 décembre 1850, le sieur Raphaël de Picciotto fils s'est fait assurer, pour compte de qui il appartiendra, sur le navire *San-Michele*, capitaine Longobardo, et pour un voyage de Marseille à Tunis, la somme de 14,000 fr. sur planches chargées ou à charger sur ledit navire;

« Que, plus tard, et par avenant au bas de ladite police, la susdite somme de 14,000 fr. a été réduite à 11,600 fr., dont 11,000 fr. sur 302 douzaines planches et 600 fr. sur avances faites au capitaine, le tout évalué de gré à gré, et sans autre aliment;

« Attendu que c'est en l'état de cette assurance que le navire *San-Michele*, capitaine Longobardo, ayant naufragé sur la plage de Gabard, le sieur de Picciotto fils a fait abandon des facultés assurées et délaissement à ses assureurs, qui l'ont accepté, et ont fait vendre par leur agent à Tunis le sauvetage, consistant en 317 douzaines planches, sur lesquelles le sieur Picciotto fils prétend avoir droit au produit de 15 douzaines planches qui, d'après lui, n'auraient pas été comprises dans l'assurance, prétention qui est contestée par les assureurs, et sur laquelle le tribunal doit, en conséquence, prononcer;

« Et, sur ce, attendu qu'il est établi par les factures produites par le sieur de Picciotto fils et les explications par

(1) 8 mai 1851; Lebir, 1851, 284; *vide* p. 320.

lui fournies, qu'il a réellement acheté les 317 douzaines planches qui ont été chargées sur le *San-Michele*, capitaine Longobardo, et que ce n'est que par erreur qu'il n'a été assuré que 302 douzaines, et qu'il est resté à découvert de 15 douzaines ;

« Que la police formant la loi des parties, les assureurs qui, en cas de perte entière, n'auraient eu à payer que les 11,000 fr., valeur conventionnelle des 302 douzaines planches assurées, ne sauraient avoir droit au sauvetage des 15 douzaines dont ils n'ont pas pris le risque ;

« Que la prétendue concordance entre le connaissement, résultant des accords intervenus entre de Picciotto fils et le capitaine Longobardo, et la police d'assurance, ne saurait avoir aucune influence dans la cause ;

« Attendu, au surplus, que le sieur Picciotto fils, dans l'endossement qu'il a passé au profit des assureurs, du connaissement du chargement dont il s'agit, s'était réservé expressément de faire retirer, en nature, les 15 douzaines planches non assurées ;

« Que cet endossement ayant été accepté par ceux-ci sans aucune espèce de protestation à raison de la réserve y exprimée, les rendrait, au besoin, non recevables dans leur prétention,

« Autorise le sieur Raphaël de Picciotto fils à retirer, en vertu du présent, de tous détenteurs du produit du sauvetage du chargement du navire, le produit résultant de la vente des 15 douzaines planches non assurées, le tout avec intérêts de droit, contrainte par corps et dépens, etc. »

Hors ce cas, le délaissement d'un navire étant absolu,

tout le sauvetage appartient à l'assureur. Ainsi, restent à la charge de l'assuré les droits d'arrimage, les frais de port, la commission de l'affréteur. Nous verrons cependant, chapitre *Perte des trois quarts*, quels sont les frais qui doivent être compris dans le délaissement pour le calcul de la perte (1), et, à ce point de vue, quels sont les frais qui restent à la charge de l'assuré. (*Vide infrà*, p. 335.)

Si le produit du sauvetage d'un navire assuré a été employé à payer des dettes ne rentrant pas dans l'assurance, l'intérêt des sommes payées au préjudice de l'assureur est dù dès l'emploi de ces sommes et non pas seulement du jour de la demande en justice (2).

En matière de sauvetage de marchandises, le mandataire a droit au remboursement de ses avances et déboursés, avec intérêts. Mais on ne doit pas ajouter ces avances et déboursés à la valeur de la marchandise sauvée pour calculer le droit proportionnel de concession qui lui est alloué (3).

Le sauvetage qui s'opère, soit en vertu du mandat légal dont l'assuré est investi, soit en vertu du mandat spécial des assureurs, est uniquement fait pour le compte et aux risques de ces derniers. Les assureurs ne peuvent donc contraindre l'assuré à compenser, sur le montant de la

(1) Voy *le Droit*, 6 août 1853, et *infrà*, p. 334, note 1 ; Laget de Podio, 2-302 ; Lemonnier, t. II, n°s 298 et 299.

(2) C. de comm., 381 ; C. Nap., 1996 ; Bordeaux, 6 avril 1830, D. P., 31-2-63.

(3) Douai, 26 mars 1841.

perte qu'il réclame, les sommes provenant du sauvetage qui ne sont point entrées dans ses mains (1).

205. Le délaissement d'un navire doit comprendre le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance (2); mais l'assuré ne doit rapporter le fret que dans la proportion des effets sauvés (3). L'assureur, au surplus, demeure étranger à toute convention particulière intervenue sur le fret entre le capitaine et le chargeur.

Les auteurs ne sont pas d'accord pour décider si la clause portant que le fret ne fera point partie du délaissement est valable sous l'empire du Code comme elle l'était sous la déclaration du 17 août 1779, article 6 (4).

Dageville (3-553) et Pardessus (t. III, n° 852) se prononcent pour l'affirmative; mais d'autres auteurs se prononcent pour la négative (5). Au surplus, si le fret des marchandises sauvées doit faire partie du délaissement, l'article 386 du Code de commerce n'a voulu parler que

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 mai 1832; *J. de M.*, 13-1-185.

(2) Valin, sur l'art. 15; Pardessus, t. III, n° 852; art. 386 C. de comm.; Laget de Podio, 2-319; Lemonnier, 2-325 et suiv.; trib. de comm. de Marseille, 7 juillet 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-223; voy. Emérigon, t. II, p. 252.

(3) Rennes, 14 décembre 1825, S. V., 26-1-267.

« Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage. (C. de comm., art. 386.) »

(4) Cass., 28 septembre 1792, D. A., 2-54.

(5) Voy. Locré, t. IV, p. 284.

des marchandises qui étaient à bord au moment du sinistre; car si la police contenait la faculté de faire escale, les frets gagnés successivement pendant les escales faites antérieurement au sinistre ne pourraient être compris dans le délaissement (1), s'il n'y a, toutefois, convention contraire.

(1) Boulay-Paty, 4-381 ; Dageville, 3-530 et suiv. ; Rennes, 19 janvier 1852 ; Lehir, 1853, p. 619.

La Cour de Rennes, arrêt précité, s'exprime ainsi :

« En ce qui est relatif au fret acquis depuis le départ du Havre jusqu'à San-Francisco :

« Considérant que les termes précis et formels de l'art. 386 du Code de commerce n'accordent aux assureurs que le fret des marchandises sauvées qui étaient à bord au moment du naufrage ; que, dans la cause, il est justifié par les pièces du procès, qu'une partie des marchandises embarquées au Havre était à destination de Valparaiso ; que ces marchandises ont été débarquées, et que le fret en a été payé à Valparaiso ; qu'il est donc démontré que les appelants n'ont aucun droit au fret acquis sur les marchandises ou passagers débarqués dans ce port, et qu'ils ne peuvent prétendre, s'il y a lieu, qu'au fret des marchandises qui étaient à bord de *la Henriette* au moment du sinistre, etc., etc. »

Si toute escale est réputée voyage et qu'il soit convenu que l'assureur n'aura droit qu'au fret du voyage pendant lequel le sinistre aurait lieu, on ne peut contraindre l'assuré à abandonner le fret perçu dans les voyages antérieurs. (Art. 386 C. de comm. ; Rouen, 17 août 1856 ; *Journal de Marseille*, 1856, 11-167.)

Mais s'il a été convenu que les assureurs auront droit au fret du voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, il doit être tenu compte des parties de fret payées en cours de voyage aux différentes escales. (Trib. de comm. de la Seine, 4 janvier 1855 ; Lehir, 1855, p. 566 ; voy. Delvincourt, 2-122 ; Pardessus, t. III, n° 852.)

Quoiqu'un navire ait été assuré pour un temps déterminé de na-

Si l'assuré se trouve affranchi, par la police, du délaissement du fret, l'assureur qui a payé les loyers des matelots

---

vigation, mais sous la condition que chaque voyage sera considéré comme achevé après cinq jours d'arrivée et donnera lieu à un nouveau règlement d'avaries au compte du voyage suivant, le rejet du navire en mer encore nanti de son chargement, survenu au lieu de la destination, peut être considéré comme un nouveau voyage ; et le fret des marchandises sauvées, en cas de sinistre occasionné par ce rejet en mer, appartient aux assureurs de ce voyage. (Trib. de comm. de la Seine, 28 juillet 1851 ; Lehir, 1851, p. 229.) Voici les termes de ce jugement :

« Attendu que le navire *la Jenny*, assuré pour les deux tiers de sa valeur et douze mois de navigation, parti le 9 juillet du Havre, s'est perdu en mer après huit jours d'arrivée à la Vera-Cruz, chassé dudit port par un coup de vent, encore nanti de son chargement dont le sauvetage a été opéré ;

« Attendu que le délaissement du navire a été notifié aux assureurs, lesquels, par l'organe de Gourcuff, l'un d'eux, réclament le fret de *la Jenny* du Havre à la Vera-Cruz, comme partie du délaissement, conformément aux dispositions de l'article 386 du Code de commerce ;

« Attendu que Foucault et Cᵉ opposent au demandeur, qu'aux termes de leurs polices d'assurances, chaque voyage devait être considéré comme terminé après cinq jours d'arrivée, et donner lieu à un nouveau règlement d'avaries au compte du voyage suivant ; que le délaissement du fret réclamé ne serait pas de droit pour eux, la sortie du port de la Vera-Cruz devant être considérée comme un commencement de voyage nouveau pour lequel aucun fret ne serait dû ;

« Attendu qu'un chargement ne peut être à la fois complétement arrivé à destination et en cours de route ; qu'on ne peut admettre cette fiction que ledit chargement, rejeté en mer par un coup de vent

sur le produit du navire est subrogé aux droits de ces derniers pour répéter contre l'assuré ce qu'il a payé aux mate-

---

hors du port d'arrivée, soit réexpédié par le fait, pour un voyage nouveau ;

« Attendu que la livraison dudit chargement n'était pas faite ; que le consignataire ne l'aurait pas considéré comme arrivé à bon port et n'aurait pas tenu compte du fret, si le sauvetage n'en eût pas été opéré ; que c'est au voyage du Havre et à la Vera-Cruz que ledit fret appartient, le rejet en mer ayant réellement bien plutôt ouvert la continuité de ce dernier voyage, qu'un voyage nouveau ou de retour, ainsi que le prétendent les défendeurs ;

« Attendu, dans tous les cas, même en admettant la fiction de l'ouverture d'un voyage nouveau par le fait de rejet en mer, que la valeur de *la Jenny* se trouvant augmentée de celle du fret du Havre à la Vera-Cruz par suite de la non-réception du chargement dans ce dernier port, ledit fret devrait encore faire partie du délaissement, comme faisant corps avec le navire délaissé, etc., etc. »

Le délaissement comprend le fret des passagers non débarqués au moment des avaries. (Rouen, 27 janvier 1852 ; Lehir, 1852, p. 346.)

« Attendu, dit l'arrêt précité, qu'il résulte des circonstances de la cause la preuve que l'innavigabilité relative du navire *la Cérès*, provient des avaries éprouvées par ce navire dans les journées des 14, 15, 16 et 17 décembre 1849, et dont l'estimation s'est élevée à 11,532 piastres qu'il a été impossible de trouver à emprunter à San-Francisco ;

« Attendu qu'au moment où ces avaries sont survenues aucune partie du chargement n'avait encore été mise à terre ni aucun passager débarqué ;

« Attendu qu'aux termes de l'article 386 du Code de commerce, *le fret des marchandises sauvées doit faire partie du délaissement* ; que la généralité de ces expressions comprend aussi bien le prix du



lots, qui sont privilégiés à la fois sur les débris du navire et sur le fret (1).

transport des passagers, que celui du transport des marchandises proprement dites, parce que l'un et l'autre sont également un fruit civil du navire dont le délaissement doit comprendre tous les accessoires de l'objet délaissé ;

« Par ces motifs, en accordant acte à Lemaître de ce qu'il ne conteste point à la Compagnie d'assurances mutuelles maritimes le fret des marchandises allant du Havre et de Lima à San-Francisco, non plus que ladite Compagnie ne lui conteste à lui-même le fret des marchandises et le montant des passagers du Havre à Lima ; dit et juge que le délaissement par lui fait du navire *la Cérès* devait comprendre le fret des marchandises et le montant des passagers du Havre et de Lima à San-Francisco. »

(1) Pardessus, t. III, n° 852 ; Dagev., 3-556 ; Emér., t. II, p. 263.

« Si, dit M. Pardessus, *loco citato*, l'assuré ne délaisse pas le fret, il est tenu de payer les gens de mer sur ce fret, sans pouvoir exiger que l'assureur l'en rembourse, sous prétexte que le navire où les débris délaissés sont également affectés à leurs loyers. Si les gens de mer, par suite de la faculté qu'ils ont de se faire payer sur le navire et le fret, avaient reçu tout ou partie de ce qui leur était dû sur le prix du navire délaissé, l'assureur subrogé à leurs droits pourrait répéter ces sommes sur le fret. »

Les assureurs, dans le cas de délaissement, peuvent être admis à faire supporter à l'armateur assuré, comme dette personnelle de sa part, les loyers des matelots et les gages du capitaine pour l'aller, si la convention ne comprend que le voyage du retour. (Cass., 2 et 3 juin 1828 ; *Gazette des Tribunaux* du 4 juin 1828.)

L'armateur ne peut retenir, sur les loyers des matelots, les avances qu'il leur a faites. (Trib. de comm. de la Seine, 2 août 1853 ; Teulet, 2e année, p. 338.

« Attendu, dit ce jugement, que le navire le *Prince-de-Joinville*

206. La loi prescrit au capitaine les formalités à remplir dans le cas de sinistre majeur. (Articles 242 et 246 du Code de commerce.)

Mais il a été décidé avec raison que, dans le cas de nau-

---

a été délaissé à la Compagnie d'assurances générales contre le paiement de la valeur assurée ; que ce délaissement a saisi la Compagnie de tout le sauvetage ;

« Que cependant le demandeur, sans prétendre d'ailleurs à un droit de créance contre la Compagnie défenderesse, entend retenir sur ledit sauvetage : 1° 273 fr. pour frais d'arrimage ; 2° 200 fr. 55 c. pour frais de port ; 3° 116 francs. 90 c. pour commission donnée à l'affréteur ; 4° 529 francs pour un mois de gages des matelots ; — Total : 1,119 francs 45 centimes ;

« En ce qui touche les trois premières sommes :

« Attendu que le délaissement opéré par l'assuré est absolu et ne lui laisse plus aucun droit sur la chose délaissée ;

« Que, s'il a fait des dépenses relatives à l'objet assuré, il en est couvert par la valeur assurée dont il est remboursé ; — Que si, au contraire, ces dépenses sont étrangères à l'objet assuré, elles n'intéressent pas le contrat d'assurance, et ne peuvent être mises indirectement à la charge de l'assureur ;

« En ce qui touche les 529 fr. :

« Attendu que si le demandeur, ainsi que cela est établi, a fait des avances aux matelots avant le départ du navire, il ne peut les répéter contre la Compagnie, n'ayant pas fait spécialement assurer lesdites avances ;

« Qu'il ne peut non plus s'en couvrir sur le sauvetage ;

« Qu'en effet, si les matelots ont un privilége sur le sauvetage pour leurs loyers, ce privilége tout personnel n'appartient pas à l'armateur pour les avances faites aux matelots ;

« Qu'il n'existe à cet égard aucune subrogation légale, et puisqu'il n'était rien dû aux matelots au moment où lesdites avances leur

frage ou de sinistre majeur, le défaut du rapport du capitaine dans le délai de vingt-quatre heures, par force majeure, ne peut empêcher l'assuré de faire le délaissement (1). Nous avons vu la même doctrine soutenue pour les cas d'avarie. Il y a, en effet, analogie complète.

207. L'armateur peut encore faire l'abandon au chargeur du navire et du fret (C. de comm., 216), alors même que ce délaissement a déjà été fait à l'assureur (2). Le chargeur se trouve alors en présence de l'assureur (3).

208. Celui qui est porteur de la police peut faire le délaissement pour compte, encore bien qu'il ait adressé les connaissements au destinataire (4).

---

ont été faites, il est évident qu'il n'y avait aucune subrogation conventionnelle possible au profit de l'armateur;

« Que, de tout ce qui précède, il résulte que la Compagnie défenderesse ayant payé sa dette, doit être mise en possession du sauvetage, sans retenue. »

(1) C. de comm., 242, 243, 245, 246, 381, 384; Cass., 1er septembre 1813, D. A., 2-80; mais voy. Rennes, 9 août 1811.

(2) Cass., 12 août 1822, D. A., 2-50.

(3) Lehir, *des armateurs et des propriétaires de navire*, p. 118 et 119.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 avril 1850; Lehir, 1851, p. 384.

CHAPITRE XX.

DE L'INNAVIGABILITÉ A L'ÉGARD DU CORPS ET DE SON EFFET SUR LES MARCHANDISES.

Sommaire.

209. Dispositions de la loi sur l'innavigabilité;
210. De l'innavigabilité sous l'ordonnance de 1681 et sous le Code de commerce;
211. Le délaissement pour cause d'innavigabilité n'est pas toujours recevable; de l'innavigabilité absolue ou relative; clause particulière des polices de Paris; distinction nécessaire entre l'innavigabilité absolue et relative; obligations, de la part du capitaine, d'éviter l'innavigabilité relative;
212. L'innavigabilité doit être établie légalement;
213. Personnes qui ont qualité pour constater l'innavigabilité;
214. La constatation de l'innavigabilité dépend des circonstances de temps et de lieu;
215. Procès-verbaux de visite; vétusté du navire; l'assuré est-il obligé, pour tous les voyages, de rapporter un certificat de visite du navire?
216. Délaissement des marchandises ne pouvant être chargées sur un autre navire;
217. Risques à la charge des assureurs dans le cas de chargement nouveau.

209. Les articles 369 et 390 du Code de commerce ont consacré la faculté du délaissement pour le cas d'innavigabilité (1).

(1) « Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle. » (C. de comm., art. 390.)

« Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. » (C. de comm., art. 391.)

« Si, dans les délais prescrits par l'article 387, le capitaine n'a pu

210. Sous l'ordonnance de 1681, l'innavigabilité n'était pas une cause de délaissement ; mais par la déclaration du 17 août 1779, il fut décidé que l'innavigabilité pouvait donner lieu au délaissement.

La Cour de Bordeaux (5 avril 1832, D. P., 39-2-241) a décidé cependant que, vu l'ordonnance de 1681 et sous le Code de commerce, l'innavigabilité était une cause de délaissement (1).

211. Le délaissement pour innavigabilité n'est pas permis lorsque le navire peut être réparé et mis en état de continuer sa route au lieu de sa destination. L'assuré peut alors seulement exercer un recours contre les assureurs pour frais et avaries occasionnés par le sinistre (Code de comm., 389).

On distingue deux espèces d'innavigabilité, celle qui est *absolue* et l'innavigabilité *relative*.

L'innavigabilité absolue est celle qui rend le navire innavigable sans réparation possible. Mais un tribunal peut décider qu'il n'y a pas eu échouement avec bris entraînant l'innavigabilité absolue, encore bien que le commissaire de la marine ait fait vendre le navire comme échoué avec bris (2). (*Vide infrà*, n° 213.)

Il y a innavigabilité relative lorsqu'il faudrait plus de

---

trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement. » (C. de comm., art. 394.)

(1) Bordeaux, 5 avril 1832, D. P., 39-2-241).

(2) Cass., 3 août 1821, S. V., 22-1-121.

temps pour réparer un navire que pour en construire un neuf (1), encore bien que le navire ait pu être ramené au port de départ. (*Vide infrà*, p. 347-351.)

L'innavigabilité relative, de même que l'innavigabilité absolue, suffit pour autoriser le délaissement. L'appréciation de ces deux cas appartient aux tribunaux ; mais la jurisprudence s'est montrée incertaine quelquefois sur la distinction à faire. Voici des espèces avec leurs nuances de fait :

Le délaissement pour innavigabilité absolue peut être fait, bien que le navire qui a échoué ait pu encore être ramené au port de retour, si les experts déclarent que, par suite de l'échouement et des efforts de traction employés pour le relever, le navire est désormais irréparable. (C. de comm., art. 389.) (2).

Il faut entendre par échouement, le bris considérable qui détraque le navire dans sa marche, ou qui l'endommage gravement dans ses parties essentielles, et non un bris quelconque (3).

Au contraire l'échouement du navire, porteur des facultés assurées, et son abandon par l'équipage, ne suffisent

---

(1) Cass., 5 juillet 1848 ; Lehir, 1852, 161 ; Douai, 7 avril 1842 ; *Revue des Assurances*, 1-58 ; trib. de comm. de Marseille, 4 décembre 1829 ; *Journal de Marseille*, 2-1-10 ; Cass., 14 juin 1832, S. V., 32-1-757 ; id., 5 juillet 1848 ; Lehir, 1852, 30 ; Bordeaux, 24 février 1853 ; Lehir, 1853, 530 ; voy. *le Droit*, 29 octobre 1853.

(2) Bordeaux, 24 février 1853, arrêt déjà cité ; voy. aussi Douai, 7 avril 1842 ; *Revue des Assurances*, 2-189 ; Cass., 5 juillet, 1848 ; *Gazette des Tribunaux*, 6 juillet 1848.

(3) Aix, 1er avril 1852.

pas pour autoriser le délaissement; ces faits n'étant pas l'équivalent d'un abandon en mer qui rend le navire épave.

Si encore le navire, quoique échoué, n'a éprouvé ni bris ni naufrage; s'il a été, avec son chargement, relevé et sauvé après le sinistre, et que d'ailleurs la perte n'ait pas été des trois quarts des objets assurés, il n'y a pas lieu au délaissement, mais seulement à l'action d'avarie (1).

Suivant les termes de la police de Paris (art. 12), l'innavigabilité *absolue* donne seule ouverture au délaissement. Ainsi, lorsque l'innavigabilité ne sera que relative, l'assuré devra régler en avarie. Cette condition des polices a une grande importance au point de vue des franchises dont jouit l'assureur lorsqu'il règle en avarie. M. Lemonnier (t. II, n° 272 *bis*) s'exprime ainsi, après avoir constaté les dispositions de la loi :

« A toutes ces règles notre police n'apporte qu'une seule, mais importante dérogation : elle exclut formellement, par le second alinéa de son article 12 (2), *l'innavigabilité relative* du nombre des cas de délaissement du corps. Toutes les fois donc que l'innavigabilité ne sera point absolue, toutes les fois qu'elle résultera du manque d'ouvriers, ou du défaut de matériaux et d'argent, l'action en délaissement sera fermée à l'assuré, et l'action en avarie lui demeurera seule ouverte.

---

(1) Aix, 6 juillet 1852.

(2) C'est aujourd'hui le troisième et le quatrième alinéa combinés.

« La raison de cette disposition est facile à trouver. L'action en délaissement est d'ordinaire beaucoup plus avantageuse à l'assuré que l'action d'avarie. Les assureurs se sont donc appliqués à trouver les moyens d'empêcher que, sous prétexte d'innavigabilité, l'assuré pût mettre à leur charge un navire dont il eût été bien aise de se défaire avantageusement.

« Or, les preuves de l'innavigabilité absolue devant porter, à la fois, et sur le mauvais état matériel du navire, et sur la fortune de mer qui l'aurait ainsi rendu incapable de réparations, il est assez facile de les soumettre à un contrôle efficace, et fort malaisé de se les procurer par complaisance ou par collusion. »

Lorsque les juges n'appliquent donc pas cette clause de la police, *innavigabilité absolue*, ils étendent les risques acceptés par l'assureur, et dès lors la convention qui liait les parties n'est plus respectée.

Il est assez difficile quelquefois de reconnaître quand l'innavigabilité *relative* est, dans la réalité, une innavigabilité absolue.

Cependant les juges ont un guide certain pour prononcer une décision équitable qui concilie les intérêts de l'assuré aussi bien que ceux de l'assureur.

Si l'assuré peut, par un moyen quelconque, profiter du navire, le remettre, en un mot, en état, l'assureur doit être admis à régler en avarie. Ce n'est point parce que, dans ce cas, il jouira d'une franchise, faible compensation de la perte, qu'il mérite intérêt ; mais bien plutôt, parce que le plus souvent le délaissement est une ruine pour l'assureur,

tandis que, par l'action d'avarie, l'assuré reçoit la presque totalité des dommages qui lui sont dus et, mieux que l'assureur, peut encore faire produire au navire sa plus grande valeur. C'est aussi ce que constatait M. Lemonnier, que nous avons cité plus haut. (Voy. aussi t. II, p. 7.)

Qu'il nous soit permis dès lors de combattre ce langage vulgaire, *un assureur doit supporter tous les risques;* car si l'assuré et les tribunaux exagèrent les risques, l'assureur exagérera aussi la prime, et dans cette exagération disparaîtra toute l'économie de l'assurance. C'est donc, en définitive, au profit de tous ceux qui ont besoin de se faire assurer que nous réclamons l'exécution de la convention dans ses termes, et suivant l'esprit qui l'a dictée.

Il faut, en effet, pour que l'assurance soit en mesure de lutter contre la chance qu'elle garantit, qu'elle puisse renfermer les risques dans leurs véritables limites, en d'autres termes, que l'assuré ne se fasse pas un jeu, comme il arrive le plus souvent, de mettre la perte totale à la charge de l'assureur.

Émérigon (chap. I, sect. 5) dit, avec ce jugement qui caractérise ses écrits : « Les assureurs *sont obligés de s'en tenir aux faits qu'on leur affirme et aux pièces qu'on leur exhibe.* Ils ne sont que trop souvent victimes de leur bonne foi; le *Guidon de la mer* (chap. II, art. 15) les compare à des pupilles. »

On a jugé que si les assureurs n'autorisent le délaissement sur corps que pour innavigabilité absolue, le délaissement du corps interdit par la police, pour innavigabilité relative,

est inapplicable aux sommes mises en risque sous le nom de *victuailles* (1). (Voy. aussi p. 347.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 octobre 1851; *Journal des Assurances*, 3-156. Le texte de cette décision porte :

« Attendu que, par police du 24 juin 1850, enregistrée, les défendeurs au procès ont assuré au sieur Auguste Delayer, la somme de 6,800 francs, *valeur vaille ou non vaille* des *victuailles, armement* et entière *mise hors* du navire *le Mars*, capitaine Roccofort, pour le voyage de Marseille aux îles du Vent, d'Amérique, séjour et retour en France, avec faculté de relever desdites îles du Vent pour aller en tous autres lieux, moyennant un surcroît de prime amiablement convenu; — Attendu que dans le cours du voyage assuré, le navire *le Mars* a échoué à Laguna de Campêche, après avoir pris à Carmen une partie de sa cargaison de retour pour un port de France; — Que par suite de cet échouement, le navire a été déclaré innavigable; — Qu'en l'état de ces faits, Auguste Delayer a fait le délaissement de l'objet assuré à ses assureurs qui en contestent la validité. — Attendu que l'assurance faite sur *victuailles, armement et mise hors*, comprend non-seulement les vivres qui sont consommés à mesure de la durée du voyage, mais encore les frais d'armemement, d'avances à l'équipage, d'expédition, frais de consulats et autres qui se renouvellent à chaque échelle que fait le navire et qui ne se trouvent point matériellement à bord; que, dès lors, les assureurs sont mal fondés à repousser le délaissement par le motif que l'objet assuré n'était point sur le navire au moment du sinistre; — Attendu que les assureurs excipent mal à propos de l'article 16 de l'imprimé des polices qui interdit à l'assuré le droit de délaissement du corps en cas d'*innavigabilité relative*; — Q'en effet, l'*innavigabilité* résultant de l'impossibilité de se procurer sur le lieu du sinistre les fonds ou les matériaux nécessaires au radoub du navire, est un fait particulier et spécial au corps et qui ne saurait s'appliquer aux sommes mises en risque par l'assuré sous le nom de *victuailles*, etc., etc.; — Attendu que les assureurs sur *victuailles* sont,

On a vu plus haut pour quelles raisons il fallait tenir compte (*vide* aussi p. 351) de l'innavigabilté absolue convenue entre les parties. Voici comment a statué le tribunal de commerce de Marseille, à la date du 25 novembre 1847, sur les clauses d'innavigabilité absolue et relative.

En ce qui touche l'assurance sur corps :

« Attendu que les assureurs repoussant le délaissement à eux faits, il y a lieu d'examiner les moyens sur lesquels chacune des parties appuie sa prétention ; et sur ce : attendu que si Salavy père et fils sont dans le vrai en disant qu'ils ont été entièrement dépossédés par suite de *fortunes de mer*, ils ne sont plus aussi bien fondés à en tirer, dans l'espèce, la conclusion que leur perte dépassant les *trois quarts*, ils ont droit à faire délaissement, aux termes de l'article 369 du Code de commerce ;

« Qu'en effet, si le navire, par suite d'un échouement

---

d'après l'usage de la place, *franc d'avaries*, mais que c'est sans fondement que les assureurs réclament l'application de l'art. 17 de l'imprimé des polices pour repousser le délaissement, puisque cet article laisse à l'assuré la faculté de faire le délaissement en cas de *perte ou détérioration des trois quarts*. — Et sous ce rapport : — Attendu que les *victuailles* comprennent tous les frais avancés par l'assuré pour faire arriver le navire au lieu du reste ; que ces frais sont perdus pour l'assuré toutes les fois que le navire n'arrive pas au terme final du voyage assuré ; que, dans l'espèce, il n'a été sauvé que quelques vivres s'élevant à 600 fr. environ, sur la somme totale de 6,800 fr. mise en risque, et formant la valeur *vaille ou non vaille* de *victuailles, armement ou mise hors ;* — Attendu que, dès lors, l'assuré a le droit de faire abandon tant en vertu de l'article 369 du Code de commerce qu'en vertu de l'article 17 de la police, etc., etc. »

d'où il s'est relevé, a éprouvé des avaries considérables dont la réparation a entraîné des dépenses qui, avec le change maritime du billet de grosse, ont dépassé la valeur du navire, il ne s'ensuit pas qu'il y ait eu *innavigabilité absolue*, puisque *le Gabriel-et-Charles* a tenu la mer pendant plus de trois mois jusqu'à son entrée à Maurice, où il s'est fait réparer, le sens grammatical et rationnel des mots *innavigabilité absolue* emportant l'idée d'une *destruction totale* ou tellement importante, que le navire, privé de ses parties les plus essentielles, ne puisse plus naviguer ou que toute réparation devienne impossible; que cette interprétation est conforme à l'opinion des auteurs et à la jurisprudence;

« Que, vainement, les assurés, écartant les termes exprès de l'article 16 des polices d'assurances, voudraient prétendre que le navire *Gabriel-et-Charles* a été frappé d'*innavigabilité par fortune de mer*, puisque c'est de l'échouement qu'est née la nécessité des réparations faites à Maurice et de l'emprunt à la grosse qui en a été la conséquence; qu'en effet, outre que l'article 16 des polices, précité, exclut formellement l'*innavigabilité résultant du défaut de fonds pour l'importance des dépenses à faire*, aucune *innavigabilité* n'a été prononcée à Maurice, ni même indiquée par les experts, et que si la dépense s'est élevée à un chiffre excessif, on doit en déduire, pour l'appréciation de l'innavigabilité ou de la possibilité de réparer le navire, tous les frais étrangers aux réparations, tels qu'avances à l'équipage, salaires, nourriture et frais de justice, ce qui réduirait la dépense à un chiffre tel que les

trois quarts de la valeur du navire n'auraient sans doute pas été atteints ; que si, faute de fonds pour payer le billet de grosse, le navire a été vendu à Bourbon, ce n'est, d'après les termes des polices, qu'une *dépossession* et non un cas d'*innavigabilité absolue*, la *dépossession* de la chose n'en détruisant pas l'existence en la faisant passer en d'autres mains ;

« Attendu, enfin, que la Cour de cassation a déclaré formellement que l'*innavigabilité relative* se réalise lorsqu'il faudrait dépenser une somme égale au coût d'un navire neuf ; que c'est le cas de l'espèce, cas exclu par l'article 16 des polices d'assurances ;

« Déclare qu'il n'y a lieu de valider le délaissement du corps du navire *Gabriel-et-Charles*, capitaine Durand, et, faisant droit, au contraire, aux conclusions subsidiaires desdits assureurs, dit qu'il y a lieu, de la part de Salavy père et fils et Ce, à se pourvoir par voie de *règlement d'avaries :* condamne ces derniers aux dépens, etc., etc. » (*Vide* encore p. 351.)

En ce qui touche l'assurance sur marchandises :

« Attendu que le navire *Gabriel-et-Charles*, capitaine Durand, sur lequel étaient chargées les facultés dont Salavy père et fils et Ce ont fait délaissement à leurs assureurs le 25 mars dernier, a été vendu à Bourbon pour cause d'*innavigabilité* résultant de l'impossibilité où s'est trouvé le capitaine Durand de payer le billet de grosse de soixante-trois mille francs, ensemble le change maritime à 15 p. 100, avec affectation sur le corps et la cargaison de son navire, qu'il avait souscrit à Maurice, avec l'autorisation du consul

de France, pour solder les réparations nécessitées à son navire par un échouement dont il s'était relevé, et tous frais;

« Que l'abandon, tant des marchandises jetées à la mer pour alléger le navire *Gabriel-et-Charles*, que de celles qui ont été saisies à Bourbon avec le navire, par le porteur du billet de grosse, ne peut être sérieusement contesté en l'absence de stipulation dans les polices d'assurances qui exclut de l'abandon des facultés la cause d'*innavigabilité relative*, et les chargeurs ayant été entièrement dépossédés de leurs marchandises; (*Vide* p. 343.)

« Attendu que l'estimation des marchandises chargées et les frais auxquels elles ont donné lieu, présentent un total de *vingt-huit mille huit cent quatre-vingt dix-sept francs quarante-six centimes* dont les assureurs doivent, chacun en droit soi, le remboursement aux assureurs ;

« Condamne, les divers assureurs des sieurs Salavy père et fils et Ce des facultés chargées à bord du navire *le Gabriel-et-Charles*, capitaine Durand, et chacun au prorata des sommes par lui prises en risques, au paiement de la somme de *vingt-huit mille huit cent quatre-vingt dix-sept francs quarante-six centimes.* » (Lehir, 1849, p. 220.)

En admettant que les tribunaux doivent tenir compte des conventions spéciales entre l'assureur et l'assuré, ils auront donc à apprécier les cas d'innavigabilité absolue ou relative.

Si l'assureur a stipulé l'innavigabilité absolue, il ne faudrait pas décider que, dans le cas d'échouement, le navire peut être délaissé, quoique réparable, si des circonstances particulières ont empêché ces réparations, comme le défaut d'ouvriers, le manque de cargaison pour vendre

et se procurer des fonds, même au lieu du reste; ces diverses circonstances sont autant de cas d'innavigabilité relative(1); mais si l'innavigabilité absolue n'est pas seule stipulée, l'innavigabilité relative résultant de ce qu'on ne peut se procurer au port de destination les moyens de réparer le navire, donne ouverture au délaissement, bien qu'il soit dit dans la police que les emprunts faits au lieu du reste sont étrangers à l'assureur; il en résulte seulement que l'assureur n'est tenu que de la réparation matérielle, et ne doit pas le coût de la prime (2); du reste, le délaissement en cas d'innavigabilité relative, faute de fonds pour réparer

---

(1) Jugement du tribunal de comm. de Marseille, en date du 4 décembre 1820, rapporté dans le *Journal de Marseille*, t. II, p. 11; voy. trib. de comm. de Marseille, 14 mai 1834; *Journal de Marseille*, 14-1-167; id., 29 juillet 1825; Dageville, t. III, p. 303; Bordeaux, 15 novembre 1842; S., 43-2-87; trib. de comm. de Marseille, 26 juillet 1847; Lehir, 1848, 23; voy. Guerrand, 1857, 1-39.

Spécialement, il y a innavigabilité lorsque le capitaine d'un navire, parti pour la pêche de la baleine, se trouve dans l'impuissance, non pas précisément de réparer matériellement son navire, mais de reprendre l'opération de la pêche.

Cette innavigabilité relative doit être assimilée à l'innavigabilité absolue, et suffit, comme celle-ci pour autoriser le délaissement. (Paris, 22 mars 1836; voy. *le Droit*, 1836, n° 115.)

Un bateau à vapeur doit être déclaré innavigable si les experts déclarent que, bien qu'il fût rigoureusement possible de réparer le bateau, ces réparations ne seraient point efficaces, et que le bateau naufragé ne naviguerait pas comme par le passé, c'est-à-dire avec l'ensemble des conditions de durée et de sécurité qu'il réunissait avant le sinistre. (Paris, 31 décembre 1840.)

(2) Bordeaux, 26 mai 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 11-127.

le navire, n'est pas valable, lorsque le capitaine pouvait affecter à ces réparations le fret déjà acquis qui se trouvait de libre disposition entre ses mains. (C. de comm., art. 369, 386 et suiv.)

Et la cession faite par les armateurs, à un tiers, de partie de ce fret, sans fixation de quotité, ne devant comprendre que la portion susceptible de demeurer libre après prélèvement des sommes nécessaires à l'armement, ne peut être opposée aux assureurs (1).

Le capitaine, pour éviter l'innavigabilité relative, doit, au surplus, emprunter à la grosse (2).

Mais si le capitaine a la faculté d'étendre au chargement l'emprunt jugé nécessaire, il n'en a pas l'obligation étroite.

En pareil cas le capitaine, chargé des intérêts des fréteurs comme de ceux des propriétaires du navire, doit, s'il lui est possible de consulter les chargeurs, les avertir avant d'engager la cargaison (3).

Le délaissement ne peut être repoussé par les assureurs sous prétexte que les assurés, propriétaires d'une partie du chargement vendu au lieu du reste, auraient pu, ou leur consignataire, débiteur envers eux du prix provenant de la vente, consacrer ce prix à la réparation du navire; l'assuré n'est pas tenu de se préserver, aux dépens de sa for-

(1) Bordeaux, 30 août 1854; *Courrier des Tribunaux*, 1854, n° 193; voy. Bordeaux, 17 juin 1856; Lebir, 1856, 546.

(2) Voy. Guerrand, 1857, 2-31, et 1-5.

(3) Trib. de comm. de Bordeaux, 12 juill. 1849; Lehir, 1850, 425.

tune de terre, des risques de mer qu'il a fait assurer (1).

Lorsque l'armateur était sur les lieux et se trouvait à même de faire face aux dépenses, et que ce n'a été qu'à cause du refus par lui fait de fournir les fonds pour les réparations que la vente du navire a été ordonnée, une telle vente ne peut donner lieu à déclaration d'innavigabilité (2).

Si, par suite d'expertise, il a été arbitré que la somme qui est jugée nécessaire pour faire réparer le navire s'élevait au delà des trois quarts de la valeur du navire, le délaissement est valable, encore bien que plus tard le navire ait été vendu plus d'un quart de sa valeur (3). M. Pardessus (t. III, n° 842) enseigne aussi que lorsqu'un jugement a prononcé

---

(1) Paris, 6 décembre 1848; Lehir, 1849, 108. Il n'y a pas évidemment, dans l'espèce, analogie avec les sommes résultant du fret.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 22 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 12e année, 128.

(3) Cass., 14 juin 1832, D. P., 32-1-221; *vide* t. II, p. 11.

Si, comme nous le verrons bientôt, on peut toujours combattre la déclaration de l'innavigabilité du navire par un consul, même après expertise régulière, on n'a pas le droit, sauf le cas de dol ou de fraude, de demander une nouvelle expertise, par ce seul motif que le navire déclaré innavigable est devenu la propriété d'un assuré armateur, et est revenu en France après des réparations provisoires. (Rouen, 12 mars 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 11-88; voyez aussi Paris, 16 décembre 1854; *Journal de Marseille*, 33-2-5.)

Le délaissement, à la suite de la déclaration d'innavigabilité réelle et dûment constatée, n'est pas contestable par les assureurs. (Trib. de comm. de la Seine, 30 octobre 1843; *Rev. des Ass. terr. et marit.*, t. I, p. 53; mais voy. Guerrand, 1857, 1-5 et la note.)

Lorsque le navire a été vendu pour innavigabilité et qu'il a été

l'innavigabilité, elle est présumée tant que le jugement subsiste, encore bien que le navire ait pu être réparé et ait navigué depuis ; mais la Cour de Paris (24 mai 1853) déclare que le délaissement du navire, après échouement avec bris, ne doit pas être admis si la police ne l'autorise en cas d'échouement avec bris que lorsqu'il en résulte une innavigabilité absolue et si le navire a pu être réparé moyennant une somme inférieure aux trois quarts de sa valeur, quoiqu'une précédente expertise eût fixé à plus des trois quarts la détérioration causée par l'échouement. Cet arrêt doit être cité (1), puisqu'il se rattache à la doctrine enseignée page 344.

« Considérant, dit la Cour de Paris, que le navire de pêche *George-Auguste*, appartenant à Beust et Riotteau, a été assuré pour 80,000 fr. ainsi répartis : 55,000 fr. sur

---

racheté par le propriétaire, le délaissement est valable si ce rachat n'a été fait qu'à l'aide d'emprunts qui n'ont pu être réalisés avant l'innavigabilité réelle. (Paris, 17 décembre 1855 ; *J. de Marseille*, 1856, 11-41 ; voy. aussi trib. de comm. du Havre, 22 mai 1854.)

(1) Lehir, 1854, 209.

Malgré les principes énoncés ci-dessus, on a jugé que le capitaine est déchargé de toute responsabilité lorsque, après un jugement qui déclare l'innavigabilité de son navire, il l'a fait vendre aux enchères, quoique, plus tard, il ait été reconnu que les avaries pouvaient être réparées et que le navire ait repris la mer.

Les assureurs, au surplus, ont le droit de prouver que les avaries qui causent l'innavigabilité sont survenues après la cessation des risques. (Trib. de comm. de Marseille, 14 mars 1834 ; *Journal de Marseille*, 14-1-167.)

corps et apparaux, 25,000 fr. sur l'armement et les avances à l'équipage;

« Que les avaries ont été, de convention expresse, laissées à la charge des assurés, et le délaissement sur corps restreint aux cas suivants : défaut de nouvelles, le naufrage et l'échouement avec bris, s'il en résultait l'innavigabilité, l'innavigabilité procédant de toute fortune de mer;

Considérant que *le George-Auguste* ayant touché, dans la nuit du 7 mars 1852, sur la roche de la Horaine et faisant eau, a été conduit à la côte de Loquivy et échoué; et qu'après déclaration d'experts commis par justice, il a été reconnu que la somme nécessaire aux réparations s'élèverait à 27,197 fr., qu'alors les assurés en ont signifié le délaissement aux appelants;

« Mais considérant que les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites; qu'il a été stipulé dans la police qu'en cas de naufrage ou d'échouement avec bris, le délaissement ne pourrait avoir lieu qu'autant qu'il en résulterait innavigabilité;

« Que si, conséquemment, le bâtiment peut être réparé et mis en état de continuer sa route, le délaissement est interdit;

« Que, sans doute, la convention ne peut être entendue en ce sens que, par cela seul qu'une partie du bâtiment reste intacte et que la réparation est possible, quelque onéreuse qu'elle puisse être, les assurés sont privés de leur droit;

« Que tel n'est pas l'état de choses; que, si la dépense nécessaire aux réparations a été fixée par une première

expertise à 27,197 fr., une deuxième expertise, ordonnée par le tribunal de commerce de la Seine, en a réduit le chiffre à 16,806 fr. 13 c.;

« Que vainement, pour établir que la détérioration est au moins des trois quarts de la valeur, les intimés invoquent la déclaration des premiers experts, que le navire ne valait que 11,500 fr.;

« Que, pour déterminer l'importance de la détérioration, le seul moyen légal est de s'attacher au chiffre des dépenses nécessaires à la réparation du sinistre;

« Que, d'une part, en effet, la valeur donnée conventionnellement au navire assuré étant la mesure des droits et des obligations des parties, c'est par comparaison entre cette valeur et la dépense nécessitée par le sinistre que se détermine la somme de la détérioration;

« Que, d'autre part, la valeur d'un navire ne pouvant être fixée que d'après son état au moment où l'évaluation a lieu, sa vétusté, ses vices propres, les dégradations qu'il a pu subir pour causes étrangères au sinistre seraient, si l'expertise était la règle, à la charge des assureurs, quoiqu'ils n'en aient pas accepté la responsabilité, etc., etc. »

212. L'innavigabilité doit être constatée et prononcée par les tribunaux ou toute autorité compétente. Si le navire a été assuré en France, et que l'innavigabilité ait lieu en pays étranger, elle doit être déclarée et reconnue, suivant la loi française, devant le consul français (1). Ainsi, l'in-

(1) Bordeaux, 5 avril 1839, D. P., 39-2-241; 9 fructidor an VIII. Cependant il n'est pas nécessaire que le navire soit déclaré inna-

navigabilité doit, pour être admissible, être justifiée par une déclaration régulière d'innavigabilité. Cette déclaration doit énoncer si l'innavigabilité provient de fortunes de mer ou du vice propre de la chose. A défaut de cette déclaration, les juges peuvent décider que l'innavigabilité (1) a été occasionnée par le vice propre du navire (2).

---

vigable par le juge du pays étranger où il a été conduit; il suffit que là, toutes les pièces propres à constater son état aient été rédigées et la condamnation d'innavigabilité peut être prononcée en France. (Cass., 9 juillet 1839; voy. *le Droit*, 31 juillet 1839; voy. aussi Paris, 28 mai 1838, *Gazette des Tribunaux*, 6 juillet 1838.)

(1) Il a été jugé dans une assurance d'aller et retour, et sous le rapport des risques résultant de l'*innavigabilité*, que lorqu'un navire a été assuré pour le retour de Bourbon à Marseille, avec cette clause « que les risques partiront du moment où ceux des assureurs d'aller auront pris fin, » le contrat ne contient pas alors une assurance pure et simple, c'est-à-dire une assurance ordinaire d'un voyage de retour. Les seconds assureurs, improprement appelés de retour dans l'espèce, doivent prendre le navire dans l'état où il se trouve au moment de la cessation des risques du voyage d'aller, sauf leur recours contre les premiers assureurs, pour raison des avaries éprouvées dans le même voyage. (Paris, 12 décembre 1841; voy. le journal des tribunaux *le Droit*, 9 janvier 1841.)

(2) Bordeaux, 9 fructidor an VIII, D. A., 2-37; trib. de comm. de la Seine, 24 octobre 1853, Lehir, 1854, 90; Cass., 17 janvier 1848; *Gazette des Tribunaux*, 17-18 janvier 1848; Bordeaux, 5 avril 1842, S., 33-2-13; id., 9 mai 1855, Lehir, 1855, 529.

Le délaissement doit être refusé, s'il résulte du peu de gravité des accidents de mer et du temps peu considérable de navigation que la perte est le résultat du vice propre. (Trib. de comm. de Marseille, 21 avril 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-126; id., 26-249; ibid.,

212. Les commissaires de la marine n'ont pas qualité (loi du 13 août 1791) pour ordonner la vente d'un navire comme brisé entièrement et innavigable. Il résulte aussi d'un arrêt de Bordeaux (fructidor an VIII) qu'un substitut du greffier en chef de tel pays n'a pas qualité pour constater réellement l'innavigabilité d'un navire, si cette opération n'est pas naturellement dévolue à ses fonctions.

Un consul de France peut déclarer l'innavigabilité d'un navire et en ordonner la vente. Cette décision échappe à la censure de la Cour de cassation (1). Toutefois, le juge français n'est pas lié par une déclaration d'innavigabilité rendue en pays étranger par le consul français qui a autorisé la vente du navire. Le tribunal peut seul décider s'il y avait lieu au délaissement (2).

Nous citons (page 356, note 1) de nombreuses décisions confirmant cette doctrine qu'on doit accueillir, puisque, sans porter atteinte aux droits de l'assuré, elle sauvegarde ceux de l'assureur (3).

Le juge peut donc rejeter le délaissement, nonobstant la déclaration du consul, et même se fonder pour le rejeter

---

32-289 ; voy. 2 décembre 1856, *J. M.*, 1857, 10.) Dans l'une de ces espèces, le navire avait huit jours de navigation, le livre de bord ne relatait d'autre événement qu'une forte mer d'Est, pendant une nuit.

Les experts décidèrent que la ruine venait du fond du navire ; et le tribunal, malgré le certificat de visite, attribua l'innavigabilité au vice propre. (*Vide* p. 362.)

(1) Cass., 5 août 1839, D. P., 39-1-307 ; *vide* p. 356.

(2) Bordeaux, 3 août 1821 ; voy. Pardessus, t. III, n° 840.

(3) Voy. Guerrand, 1857, 1-40.

sur des expertises auxquelles il a été procédé par l'ordre de ce même consul (1).

On a agité la question de savoir si l'innavigabilité peut être déclarée au lieu de destination aussi bien que dans un port de la route, et il a été jugé avec raison que l'innaviga-

---

(1) C. de comm., 369; Cass., req., 1er août 1843, S., 44-1-117; voy. Paris, 16 décembre 1854, Lehir, 1855, 51; trib. de comm. de la Seine, 7 juillet 1854, Lehir, 1855, 437; Bordeaux, 17 juin 1856, Lehir, 1856, 546; *Journal de Marseille*, 1856, 11-130. Nous avons vu, p. 276, qu'en matière de règlement pour avaries communes l'erreur du juge lie l'assureur. La différence de doctrine ressort des articles 314 et 390 du Code de commerce combinés.

Voici les termes de l'arrêt de Paris, du 16 décembre 1854 :

« Considérant qu'aux termes des polices d'assurances passées entre Boué, Cage et Billette, le délaissement du navire ne pouvait être fait que dans le cas d'innavigabilité par suite d'échouement ou de toute autre fortune de mer;

« Qu'à la vérité, le consul de France à Newcastle, sur l'avis d'experts par lui nommés, a déclaré le navire la *Bonne-Virginie* innavigable, par suite de son échouement sur les côtes d'Angleterre, le 8 janvier 1854 ; mais que cette déclaration ne peut être produite que comme élément de décision devant les tribunaux seuls compétents pour statuer sur la validité du délaissement;

« Considérant que, quelque grave que soit l'autorité d'un pareil document, il n'est fondé que sur une expertise, laquelle peut être combattue par des documents contraires;

« Considérant que les assureurs articulent et offrent de prouver, tant par titres que par témoins : 1° Que le capitaine n'a pas pris les seuls moyens convenables pour vider le navire et le remettre à flot; 2° Que l'échouement n'était pas de nature à rendre et n'a pas rendu le navire innavigable; 3° Qu'en effet, le lendemain du jour de la vente qui en a été opérée, le 21 janvier, la *Bonne-Virginie* a été, par les

bilité peut être déclarée au lieu de destination aussi bien que dans un port de la route. (*Vide suprà*, p. 351) (1).

214. Par dérogation aux principes ci-dessus exposés, la Cour de Bordeaux (22 août 1831) a jugé que la règle qui veut que l'innavigabilité soit constatée par procès-verbaux et prononcée par une autorité compétente, n'est pas prescrite, à peine de nullité, et peut être suppléée, suivant les circonstances (2).

Ainsi l'arrêt qui, en fait, déclare que le capitaine a eu recours à toutes les mesures qu'autorisait la législation du pays où il avait été contraint de relâcher pour constater l'innavigabilité, ne peut donner ouverture à cassation (3).

---

moyens les plus simples, renflouée, a immédiatement navigué et navigue encore ;

« Que ces faits sont pertinents et admissibles ;

« Avant faire droit, admet Cage et Billette à la preuve desdits faits devant le consul de Newcastle, que la Cour commet à cet effet pour le procès-verbal de ladite enquête transmis à la Cour, être statué ce qu'il appartiendra : dépens réservés. »

(1) Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1825, Dageville, 3-388 ; trib. de comm. de Marseille, 16 mai 1834, *Journal de Marseille*, 14-3-330 ; Devilleneuve et Massé, v° *Délaissement*, n° 42.

L'innavigabilité par fortune de mer est à la charge des assureurs, quoiqu'elle ait été déclarée au lieu où devait finir le risque, si d'ailleurs sa cause se réfère au temps du risque. (Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1325, *Journal de Marseille*, 7-1-260.)

(2) Voy. encore trib. de com. de Marseille, 14 mars 1834 ; id., 9 juillet 1833 ; idem, 1er octobre 1833 ; Cass., 30 juillet 1839 ; voy. *le Droit*, 22 août 1839.

(3) Cass., arrêt déjà cité *suprà*, note 2.

C'est par application des mêmes principes, et suivant le tribunal de commerce de Marseille (1er octobre 1833, *Journal de Marseille*, 14-1-16), que la preuve de la perte résultant de l'innavigabilité absolue ou relative peut être établie par la notoriété publique. Le consulat du capitaine, signé par les gens de l'équipage et les passagers, suffit, quoique non affirmé sous serment, lorsqu'on n'a pu agir autrement (1).

Et, suivant la Cour de cassation (14 mai 1834, S. V., 35-1-637), la preuve à faire, en ce qui touche les sinistres de mer, dépend de la distance des lieux, des ressources du pays et de la nature des événements (2).

215. L'ordonnance de 1681 et la déclaration de 1779 ne forçaient pas l'assuré dont le navire avait péri par *naufrage* à représenter les certificats constatant le bon état du navire avant le départ; cette formalité ne fut exigée que pour le cas d'innavigabilité (3). Ainsi on a jugé que l'assuré qui, par naufrage, délaisse pour cause d'innaviga-

---

(1) Voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1833, *Journal de Marseille*, 14-186.

(2) Cass., 14 juin 1832, B. P., 32-1-757; 28 mai 1838, D. P., 38-2-284; 2 et 31 juillet 1839, D. P., 39-1-307; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 14 mars 1834, *Journal de Marseille*, 14-1-167; Bordeaux, 3 avril 1832, *Journal du Palais*, vº *Assurances maritimes*, nº 85, p. 45; id., 22 août 1831, A. D., vº *Assurances maritimes*, nº 534, p. 216; Cass., 14 mai 1834, *Journal du Palais*, vº *Assurances maritimes*, nº 858, p. 45.

(3) Cass., 25 mars 1806, D. A., 2-76; voy. aussi Cass., 2 août 1808; il était toutefois constaté en fait que l'assuré n'avait pu faire

bilité *par fortune de mer*, n'est pas tenu de rapporter un procès-verbal de visite du navire, fait avant son départ, à l'effet de constater l'état dans lequel le navire se trouvait (1).

En effet, l'innavigabilité survenue pendant le voyage, et dont la cause est connue, ne permet pas de tirer de l'absence des procès-verbaux de visite une présomption légale d'innavigabilité lors du départ.

L'assuré n'est obligé, au surplus, de faire visiter le navire avant le départ que lorsqu'il entreprend un voyage de long cours.

Qu'est-ce qu'un voyage de long cours? Le Code, *vide*

---

procéder à la visite, et que le navire avait été reconnu en bon état de navigation au port du départ.

(1) Bordeaux, 7 février 1826, S. V., 26-2-261.

La loi n'ayant pas défini ce que l'on doit entendre par le mot *naufrage*, il appartient aux juges de caractériser cet événement selon les circonstances. Ainsi il y a naufrage lorsque le navire démâté, poussé par la tempête sans pouvoir recevoir aucune direction, coulant bas par l'invasion de l'eau de mer, est abandonné par l'équipage au moment où l'on suppose qu'il va sombrer. Peu importe que, postérieurement, le navire soit retrouvé flottant et qu'il soit ramené dans le port. (Bordeaux, 31 janvier 1837.)

Voy. encore trib. de comm. de Marseille, 4 décembre 1820, *Journal de Marseille*, 2-1-10.

Lorsque le délaissement n'a pas lieu pour cause d'innavigabilité, mais pour cause de *naufrage*, l'irrégularité des procès-verbaux de visite, dressés lors du départ, n'établit aucune présomption légale que le navire ait péri par suite d'un vice propre. (Trib. de comm. de Marseille, 3 mars 1821, *Journal de Marseille*, t. II, 1-173; *vide loco citato*, 5 mars 1821.

infrà, note 1, l'a dit ; et, suivant la jurisprudence, « les voyages de long cours sont ceux qui se font dans toutes les côtes et pays situés dans l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. » On doit entendre, non les côtes et pays des mers Méditerranée et Baltique, mais les côtes et pays situés au delà des détroits de Gibraltar et du Sund, sur l'Océan. Ainsi, le voyage de Rouen à Saint-Pétersbourg n'est pas un voyage de long cours (1).

La déclaration de 1779 et l'ordonnance de 1681 étant abrogées par la loi des 9-13 août 1791, la visite n'est donc pas obligatoire pour les bâtiments destinés au cabotage (2).

La visite du navire, lorsqu'elle est exigée (3), est importante, puisque le délaissement pour innavigabilité peut être

---

(1) Cass., 23 mai 1826, D. P., 26-1-281.

Cependant un jugement du tribunal de Marseille a déclaré voyage de long cours celui de Cette à Boulogne.

« Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland et autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. » (Art. 377 Code de comm.)

(2) Bordeaux, 27 février 1826, S. V., 26-2-261 ; *contrà*, trib. de comm. de Marseille, 14 novembre 1823 ; Dageville, 3-97.

Le certificat de visite est inutile lorsque le navire voyage au grand cabotage. (Loi du 13 août 1791 ; C. de comm., 225 ; Bordeaux, 12 mars 1856, Lehir, 1856, 544, et la note *eodem*.)

(3) « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribu-

refusé si celle-ci est présumée le résultat du vice propre (1).

Emerigon (t. II, chap. XII, sect. 38) pense que dans le cas de délaissement pour innavigabilité, l'absence de procès-verbaux de visite réguliers établit contre l'assuré une présomption contre laquelle l'assuré peut, il est vrai, faire toute preuve contraire, mais qui dispense l'assureur de prouver que le navire était en mauvais état (2). Ainsi, suivant cette doctrine, la preuve est à la charge de l'assuré.

Et spécialement, la présomption de navigabilité résultant du procès-verbal de visite au départ n'existe plus si, dans la traversée, le navire fait relâche pour nécessité de réparations; si, après ces réparations, une nouvelle visite n'a pas lieu avant le départ du lieu de relâche. La perte survenue

---

nal de commerce; il en est délivré extrait au capitaine. (C. de comm., art. 225.) [1] »

« Le capitaine est tenu d'avoir à bord, l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation [2], le rôle de l'équipage, les connaissements et chartes parties, les procès-verbaux de visite, les acquits de paiement ou à caution des douanes. » (C. de comm., art. 225.)

(1) Laget de Podio, 1-410.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 14 novembre 1823, A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 523, p. 206; Bordeaux, 9 fructidor an VIII, D. A., 2-39.

[1] Ou par le juge de paix du canton dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce. (*Ord.* 1er novembre 1826.) *Droits d'enregistrement* : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1er, n° 35; L. 28 avril 1816, art. 48.

[2] L'acte de francisation est délivré par la douane (L. 27 vendémiaire an II, art. 10) : il est signé par le ministre des finances (Arr. minist., 30 juin 1829); coût de l'acte de francisation; *L. des douanes*, 2 juillet 1836, art. 6.

depuis, peut être imputée au vice propre (vide, p. 365) (1); mais, dans un autre ordre d'idées, l'innavigabilité n'est pas censée provenir du vice propre de la chose, encore bien que

---

(1) Bordeaux, 24 novembre 1840, S., 41-2-51; *sic*, Aix, 6 décembre 1848, Lehir, 1849, 131. Voici les termes de ce dernier arrêt :

« En ce qui touche l'insuffisance du certificat de visite :

« Attendu que l'article 225 du Code de commerce exige que le capitaine, avant de prendre charge, fasse visiter son navire pour constater son bon état de navigabilité ;

« Que, par cette disposition, la loi, ainsi que les règlements auxquels elle se rapporte, n'a pu entendre qu'une visite générale et telle que les officiers visiteurs puissent s'assurer du bon état du navire ;

« Que, dans l'espèce, il résulte du certificat de visite produit par l'assuré, que le navire avait déjà à bord une partie de fer considérable pour lest, ce qui a empêché les officiers visiteurs *de reconnaître l'état de la carène et de visiter la carlingue ;*

« Qu'une visite aussi imparfaite ne saurait suppléer celle exigée par la loi et les règlements, qui commandent impérieusement, après la première visite, le récolement des réparations ordonnées, obligation qui n'a pas été remplie ;

« Qu'inutilement, l'assuré voudrait restreindre l'obligation de la visite au seul cas de délaissement pour cause d'*innavigabilité* ;

« Qu'une pareille restriction non-seulement est repoussée par les termes généraux de l'article 225 qui, ne faisant aucune exception, les comprend, par conséquent, tous, mais encore est condamnée par les auteurs et la jurisprudence ;

« Que l'absence du certificat de visite, ou, ce qui est la même chose, son insuffisance établissant la présomption légale que ce navire n'était pas en état de naviguer, il en résulte que la responsabilité des événements pèse sur le capitaine ;

« Enfin, que le défaut de constatation du bon état du navire *Taporica* lors de son départ de la Pointe-à-Pitre, doit avoir d'autant

des experts aient déclaré que le navire coûterait trop cher à réparer, à cause de son état de vétusté.

Dans l'espèce, les experts avaient pensé que sans un coup de vent le navire fût arrivé au lieu de sa destination (1).

Le délaissement pour innavigabilité est de même admissible, bien que les experts en aient attribué la cause au vice propre et à la vétusté du navire, si les certificats de navire prouvaient le bon état du navire au moment du départ, et qu'il y ait eu fortunes de mer (2). L'assureur, on le sait, a toujours cependant le droit de preuve contraire (3).

La vétusté d'un navire n'est pas encore contre l'assuré une présomption de mauvais état ou d'innavigabilité si les assureurs connaissaient parfaitement le navire qu'ils ont déclaré assurer (4).

---

plus de poids dans la cause, que sa perte est due à une *voie d'eau* qui s'est manifestée après quelques jours seulement de navigation, sans qu'il eût éprouvé aucun événement extraordinaire, et dont le siége a été reconnu être précisément dans la partie dudit navire qui n'avait pu être visitée par les experts. » (Voy. p. 365.)

(1) Code de comm., 352-369; Bordeaux, 1er mars 1828, S. V., 28-2-155.

(2) Bordeaux, 1er mars 1828, S. V., 28-2-155; Trib. de comm. de Marseille, 10 janvier 1834, *Journal de Marseille*, 14-1-161; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 16 mai 1834; id., 11 juillet 1834.

(3) Déclaration de 1779, loi du 13 août 1791; C. de com., art. 225; Locré, sur l'art. 289; Pardessus, t. III, n° 841; Boulay-Paty, t. IV, p. 258.

(4) Voy. trib. de comm. de Marseille, 10 janvier 1834, *Journal de Marseille*, 14-1-161; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 4 dé-

Lorsque l'assurance est faite sur corps d'un navire étranger, l'assuré n'en est pas moins tenu, quoique dispensé

---

cembre 1820. Paris, 20 avril 1840, voy. *le Droit*, 24 avril 1840; Cass., 2 juillet 1839, voy. *le Droit*, 3 juillet 1839; Bordeaux, 20 août 1825, S. V., 36-2-111; id., 1er mai 1828; *Journal du Palais*, vº *Assurances maritimes*, nº 836, p. 44; id., 1er mars 1828, S. V., 28-2-115; Aix, 28 janvier 1832; voy. trib. de comm. de Marseille, 15 janvier 1857, *J. de M.*, 1857, 20; Aix, 10 mars 1857, *J. de M.*, 1857, 76.

Si le certificat de visite, au départ d'un navire, ne forme pas présomption *légale* du bon état du navire, il met au moins à la charge des assureurs la preuve du vice propre dont ils excipent pour se décharger des suites de l'innavigabilité déclarée en cours de voyage.

Le fait d'événements de mer survenus pendant la navigation, et qui ont considérablement fatigué le navire, joint à la présomption tirée du certificat de visite au départ, doit faire repousser la cause de vice propre résultant de pourriture sèche à laquelle les experts ont attribué l'innavigabilité, surtout si, dans leur rapport, ils ont signalé la pourriture sèche comme s'étant manifestée à la surface des pièces atteintes, alors qu'elle ne prend jamais naissance que dans le cœur du bois. (Trib. de comm. du Havre, 31 octobre 1851, Lehir, 1852, 356; analogue, Bordeaux, 3 décembre 1846; trib. de comm. du Havre, 10 avril 1847.

Le certificat de visite n'est qu'une présomption cédant à une preuve contraire. (Trib. de comm. du Havre, 29 juillet 1856, Guerrand, 1856, 1-165; trib. de comm. du Havre, 8 décembre 1856, Guerrand, 1856-1-220; voy. aussi jugement du tribunal de commerce de Marseille, 15 janvier 1857; Guerrand 1857, 2-17.

« Encore bien que la voie d'eau subite ne soit pas une preuve du mauvais état ou du vice propre d'un navire muni d'un certificat de visite, les tribunaux peuvent néanmoins trouver dans les circonstances de la navigation antérieure du navire la preuve de son vice propre, et, par suite, décharger les assureurs de l'obligation d'en

d'un certificat de visite, de justifier que le navire, au moment du départ, était en bon état de navigation (1). Cette doctrine n'est que la conséquence des principes de l'assurance qui veulent, suivant la règle générale, qu'au moment de l'assurance il y ait risque et non perte.

La déclaration du capitaine, affirmée par l'équipage, ne peut suppléer le certificat du navire destiné à établir son bon état avant le départ, sauf le cas de force majeure dûment constaté (2).

Les bâtiments de commerce français ne sont astreints à se faire visiter avant leur départ d'un port colonial ou étranger, que dans le cas d'un armement dans ce port, ou lorsque ces navires venant de France, porteurs d'un certificat de visite, ont éprouvé *des avaries majeures*. (Voy. p. 362.)

Il importe de citer un jugement du tribunal de commerce du Havre (18 avril 1857, Guerrand, 1857, p. 84), qui

---

rembourser la perte. On doit *spécialement* attribuer la voie d'eau au vice propre du navire, lorsque la voie d'eau s'est déclarée deux ou trois jours après le départ, et que, le navire ayant pu relâcher, il a été reconnu, au lieu de la relâche, par les experts qui l'ont visité, que les réparations à faire au navire dépasseraient sa valeur, alors qu'avant la voie d'eau, le navire n'avait éprouvé aucun accident de navigation susceptible de causer un dommage si considérable. (Guerrand, 1857, *Journ. mar.*, mars et avril, p. 88.)» (*Vide* p. 363.)

Voy. Cass., 18 mai 1824 ; Aix, messidor an XII ; Boulay-Paty, 4-263 ; Bordeaux, 1er mars 1828, D. P., 28-2-132 ; Estrangin, p. 516 ; Dageville, 3-370 ; Bordeaux, 29 janvier 1834, S. V., 35-2-15.

(1) Cass., Bordeaux, 20 janvier 1834, D. P., 34-2-210 ; id. 29 janvier 1834, S. V., 35-2-15 ; mais voy. Cass., 25 mai 1806.

(2) Bordeaux, 7 mars 1832, D. P., 32-1-150.

admet, dans ce dernier sens, que le certificat de visite pour le retour est inutile. Voici le texte de cette sentence :

« Attendu que suivant police d'assurance en date du 15 novembre 1855, enregistrée au Havre le 31 octobre 1856, au droit de 14 fr. 88 cent., les assureurs ont pris à leurs risques, de Levavasseur, une somme de 25,000 francs sur corps, quille, agrès, apparaux, circonstances et dépendances du navire *le Bélisaire*, capitaine Darré, pour venir de Saint-Pierre (Martinique) au Havre ;

« Attendu que le navire *le Bélisaire*, parti de Saint-Pierre (Martinique) le 12 décembre 1855, a éprouvé une voie d'eau qui l'a forcé de relâcher à Saint-Thomas pour se réparer ;

« Qu'une commission d'experts nommée par le vice-consul de France audit lieu ayant dressé le devis des réparations à effectuer, et ces réparations dépassant, d'après les offres faites, la valeur dudit navire, le consul de France l'a déclaré innavigable et en a ordonné la vente pour compte de qui de droit ;

« Attendu que la réticence opposée par les assureurs à propos de l'abordage avec une goëlette suédoise, éprouvé en Manche le 23 juillet 1855, à cinq heures du matin, pendant le voyage d'aller, ne mérite pas une attention sérieuse ;

« Que le capitaine, au moment même de l'abordage, et quand il lui était difficile de bien apprécier l'étendue des dommages que son navire venait d'éprouver, a, dans son journal de bord, donné à l'avarie, résultant dudit abordage, plus d'importance qu'il n'a été reconnu plus tard ; qu'elle n'en avait réellement pas, puisque *le Bélisaire* une fois allégé

de 80 tonneaux de lest, il a été constaté que l'avarie dont il s'agit se bornait, indépendamment de la rupture du bout-dehors du grand-foc, à trois mètres de taille-mer à remplacer et aux chevilles et quatre ferrures de sous barbe à changer, ce qui, d'après les comptes produits, n'a pas nécessité une dépense de plus d'environ 13 livres sterling, soit 325 francs ;

« D'où il résulte que ladite avarie n'était qu'un de ces accidents de mer assez ordinaires en navigation, comme on en voit journellement non-seulement dans la Manche, mais encore à l'entrée et à la sortie des ports, et dont un assuré peut négliger de donner connaissance à ses assureurs, sans, pour cela, être accusé de réticence ;

« Attendu, du reste, qu'il n'est pas raisonnable de prétendre que ce serait à cet accident que la voie d'eau constatée à Saint-Thomas, et qui a nécessité la relâche et occasionné ensuite la condamnation du *Bélisaire*, aurait dû son existence ;

« Que si l'abordage en Manche avait dû avoir les conséquences que les assureurs veulent lui supposer, la voie d'eau n'aurait pas attendu, pour se déclarer, la sortie du *Bélisaire* du port de Saint-Pierre (Martinique). Elle l'eût fait au départ de Newcastle de ce bâtiment lorsque, dans les journées du 18 au 25 août 1855, il louvoyait en Manche par gros temps de vents de sud-ouest, avec un chargement de charbon de terre, tout aussi et peut-être plus fatigant que celui de sucre en boucauts, tafia, cacao et autres marchandises prises à Saint-Pierre (Martinique) ;

« Qu'il faut admettre, au contraire, que la voie d'eau

dont il s'agit provient des fortunes de mer éprouvées par *le Bélisaire* à sa sortie de la Martinique, des violents coups de mer et de tangage qu'il a alors essuyés, qui l'ont ébranlé et gravement avarié dans toutes ses parties, et qui ont rendu nécessaire sa relâche à Saint-Thomas et la condamnation qui en a été la suite.

« Attendu que la décision de Son Excellence le ministre de la marine et des colonies, du 11 juin 1827, interprétative de l'article 225 du Code de commerce, et des articles 12 et 13 de la loi du 13 août 1791, pour ce qui concerne les obligations imposées aux capitaines de faire visiter leurs navires avant de prendre charge, porte :

« Qu'il ne peut y avoir lieu, dans le port colonial ou « étranger, à la visite obligatoire d'un bâtiment de com- « merce français, que s'il s'agit d'un armement primitif » fait dans ce port, ou d'un réarmement après désarmement « dans le même port, et sauf encore le cas exceptionnel « où, pour un navire déjà visité, lors de l'origine de son « voyage, l'existence d'avaries majeures survenues de- « puis serait tellement notoire que la prompte réparation, « après visite, en fût jugée indispensable ; »

« Hors de ces circonstances, la visite d'un navire venant de France ou de tout autre lieu d'armement, ne peut régulièrement être exigée dans un port colonial ou étranger, soit qu'il y prenne ou non son chargement ; car l'effet de la vérification primitive, subie dans le port d'expédition et constatée par les procès-verbaux existant à bord (art. 226 du Code de commerce), outre la mention inscrite au rôle d'équipage s'étend légalement à tout le voyage, c'est-à-

dire à l'ensemble des deux traversées d'aller et de retour;

« Attendu qu'en présence des dispositions de cette décision, dont l'exécution a été prescrite par Son Excellence, dans les colonies, ainsi que dans les ports étrangers, le capitaine Darré, qui était muni, à son départ du Havre, du certificat de visite prescrit par les articles 225 du Code de commerce et 12 et 13 de la loi du 13 août 1791, était dispensé de faire visiter, de nouveau, son navire dans un des ports des Antilles, avant de prendre un chargement en retour pour le Havre, etc., etc. »

216. Lorsque après bris absolu, par échouement, du coprs du navire assuré ou non, les marchandises ont été sauvées, pour la plus grande partie, l'assuré ne pourrait délaisser les marchandises qu'autant qu'elles ne pourraient pas être chargées sur un autre navire(1).

217. Si les marchandises sont chargées sur un autre navire, l'assureur en court les risques jusqu'à leur arrivée et à leur débarquement. (C. de comm., 390, 391, 392, 394.)

(1) Arg. des art. 390-391-394 du C. de comm.; voy. Delvincourt, t. II, p. 415; Paris, 22 juin 1826, S. V., 27-1-42; Cass., 3 novembre an XIII.

Il a été jugé qu'en cas de perte du navire, résultant d'un échouement avec bris, soit parce que le navire n'a pu être relevé, soit parce qu'il n'était pas susceptible de radoub, il y a lieu au délaissement de la marchandise sauvée, qu'elle ait été ou non avariée par suite de ce naufrage. L'article 369 autorise, en effet, l'échouement avec bris comme cause absolue de délaissement, et cette cause est distincte des cas d'innavigabilité par fortune de mer, auxquels seuls les articles 389 et 391 apportent des modifications; Rouen, 14 août, 18, A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 499, p. 215; *vide* n° 225.

CHAPITRE XXI.

DU DÉLAISSEMENT POUR DÉFAUT DE NOUVELLES.

Sommaire.

218. Le délaissement est autorisé pour défaut de nouvelles; corps et facultés; caractère de la nouvelle; délai fixé par la loi pour le délaissement par suite de défaut de nouvelles;
219. Effet, dans ce cas, de l'absence des certificats de visite;
220. Règles du délaissement pour défaut de nouvelles, dans l'hypothèse d'une assurance à temps limité; seconde assurance;
221. Le délaissement signifié est irrévocable, alors même que le navire reparaît.

218. Nous avons dit dans le chapitre *du Délaissement*, que la loi (C. de comm., 375) détermine les cas pour lesquels il peut y avoir lieu à délaissement pour défaut de nouvelles. Les polices d'assurances de Paris acceptent aussi ce risque (1).

« Il suffit à l'assuré, dit M. Lemonnier (t. II, p. 19), de déclarer qu'il n'a pas de nouvelles pour qu'il profite aussitôt du bénéfice de l'article; il est admis immédiatement à délaisser sans que l'assureur puisse lui opposer aucune autre exception que la justification de nouvelles reçues par lui ou par des tiers avant l'expiration du délai. Si l'assureur ne fait point cette justification, le droit au délaissement naît par la seule expiration du délai, et une fois ce droit acquis, il l'est irrévocablement. »

Si le navire a été assuré depuis son départ, les délais que fixe l'article 375 courraient néanmoins, suivant la nature

(1) Voy. p. 302, en note.

du voyage, du jour du départ ou des dernières nouvelles (1). On sait (*vide* page 321) que la nouvelle doit être certaine, mais elle peut résulter de la notoriété publique.

Si l'assureur a seul des nouvelles, l'assuré peut-il faire le délaissement?

« Il faut non-seulement, dit M. Pardessus (t. III, p. 398), que l'assuré n'ait aucune nouvelle de son navire, mais encore que personne n'en ait eu ; si les assureurs en ont reçu, qui, sans avoir une parfaite authenticité, soient au moins très-vraisemblables, l'assuré n'est pas fondé dans sa demande. Au reste, c'est ici une matière arbitraire, où des principes absolus seraient impraticables, et dangereux à indiquer : le juge doit donc se déterminer suivant les circonstances. Cette présomption a lieu sans qu'on distingue si l'assurance était, ou non, pour un temps limité. »

Et M. Alauzet : « Rien n'interdit aux parties, dans ce cas comme dans tous ceux donnant ouverture au délaissement, de modifier par leurs conventions les dispositions légales, et de stipuler des délais autres que ceux fixés par le Code de commerce. Ainsi, les tribunaux de commerce de Paimpol et de Saint-Brieuc trouvaient que pour les voyages de petit cabotage, le minimum de délai fixé à un an était trop long (2). Quelque justes que pussent être ces observations, le conseil d'Etat crut inutile d'écrire une disposition expresse pour ce cas, pensant que les conventions des parties pouvaient parfaitement suppléer au silence de la loi.

(1) Voy. à cet égard les observations de M. Lemonnier, t. II, p. 22.

(2) *Observ. du trib. de comm. de Paimpol*, t. II, 2e part., p. 21 et de celui *de Saint-Brieuc*, t. II, 2e part., p. 451.



« Le texte de l'ordonnance ne parlait que du jour du départ ; sur la demande de la Cour de cassation on ajouta : *ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles* (1). La jurisprudence, au reste, avait expliqué la disposition de l'ancienne loi dans le sens de cette rédaction (2). (Alauzet, t. II, p. 222.) »

Si les dernières nouvelles reçues d'un navire expriment qu'il avait terminé son chargement, embarqué ses chaloupes et qu'il était prêt à appareiller pour le voyage objet de l'assurance, les assureurs ne peuvent, après le manque de nouvelles pendant un temps suffisant pour faire présumer la perte, prétendre qu'il aurait pu périr sur les lieux mêmes et avant l'appareillage, si, d'ailleurs, en supposant un naufrage sur les lieux, ce naufrage n'eût pu rester ignoré des parties (3).

Dans le cas d'abandon pour défaut de nouvelles, l'admission des assureurs à la preuve contraire aux déclarations de l'assuré, n'est pas une conséquence nécessaire du paiement par provision des sommes assurées (4). Les assureurs obligés de satisfaire d'abord à l'article 384 du Code de commerce doivent, pour être autorisés à faire la preuve, articuler des faits pertinents et admissibles.

Il a été jugé que le délaissement pour défaut de nou-

---

(1) *Observations de la Cour de cass.*, t. I, p. 36.

(2) Valin, sur l'art. 58.

(3) Paris, 20 mai 1848 ; Lehir, 1849, 51 ; voy. *le Droit*, journal des tribunaux, 25 mai 1848.

(4) Aix, 4 mai 1825 ; *Journal de Marseille*, 6-1-129.

velles est admissible, bien qu'aucune pièce légale n'établisse le départ du navire; des présomptions peuvent suffire pour la justification de ce fait, notamment au cas où l'expédition était d'une nature *interlope*, et où il importait par suite de la tenir cachée (1).

219. La non représentation de certificats de visite du navire n'est pas une exception péremptoire contre le délaissement pour défaut de nouvelles (2).

220. Lorsque l'assurance est faite pour un temps limité, le défaut de nouvelles fait présumer que le sinistre est arrivé pendant le temps de l'assurance; c'est à l'assureur à prouver le contraire, *reus excipiendo fit actor*. (Art. 376 C. de comm.) Cet article est ainsi conçu :

« Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance. (C. de comm., art. 376.) »

« Dans ce dernier cas, dit M. Pardessus (t. III, p. 398), l'assureur peut prouver que la perte est arrivée après le terme des risques; car, c'est son exception contre la présomption qui veut que, dans le doute, le navire soit censé péri du jour qu'il est parti, ou de celui des dernières nouvelles qu'on en a eues; de même qu'un absent est réputé mort du jour de sa disparition. »

---

(1) Aix, 30 août 1833, S. V., 34-2-161.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 28 février 1821; *Journal de Marseille*, 2-1-65; voy. Bordeaux, 12 mars 1856; Lehir, 1856; 544.

Si les délais fixés par l'article 375 sont expirés, on peut faire assurer de nouveau le navire. L'assuré doit déclarer alors la date précise des dernières nouvelles (1).

Lorsque l'assuré, après avoir contracté une nouvelle assurance après le premier temps limité, fait le délaissement, la perte sera à la charge du premier assureur, si celui-ci ne prouve pas que le sinistre est arrivé hors du temps de son risque (2).

221. Lorsque le délaissement a été accepté ou jugé va-

---

(1) Emérigon, t. II, p. 112; Dageville, t. III, p. 464.

(2) Dageville, 3-460; Pardessus, t. III, n° 844.

M. Vincens (t. III, p. 267) critique avec raison les dispositions de l'art. 376 du C. de comm., et il en fait connaître la véritable portée :

« Les expressions du Code ne sont pas rigoureusement exactes; en parlant de l'assuré qui n'a point de nouvelles de *son* navire, il semblerait qu'il n'est question que de l'assurance sur le corps du vaisseau, tandis que la disposition est commune à l'assurance de tout ce qui s'y trouve chargé. Il ne faut pas prendre à la lettre non plus ce qui est dit des nouvelles que l'assuré *n'a pas reçues;* il ne suffit pas qu'il ne lui en soit pas parvenu ; il s'agit de savoir s'il n'en existe point soit entre ses mains, soit partout ailleurs. Aussi l'assureur est-il admis à prouver que le sort du vaisseau n'est pas ignoré, et à produire ces nouvelles que l'assuré prétend ne pas avoir. Dans le cas où la présomption de la perte est ainsi admise, si l'assurance avait été faite non pour le voyage, mais pour un temps déterminé, et devant cesser à une époque fixe, il est incertain si cette perte présumée est arrivée avant ou après ce terme. Le Code a voulu établir une autre présomption pour résoudre ce doute, mais son article me paraît manquer de clarté ; je le transcris : « Dans le cas « d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais « établis comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires, et pour

lable, il est irrévocable, à partir du jour du délaissement effectif, encore que le navire arrêté fût relâché ou reparût, après défaut de nouvelles, dans l'intervalle de la signification du délaissement à l'acceptation ou au jugement qui l'a déclaré valable (1).

« ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans « le temps de l'assurance [1]. »

« J'ai lieu de croire qu'on a voulu dire que si le navire était parti assuré *à temps*, la présomption sera qu'il a péri pendant ce temps assuré ; en sorte qu'après les délais d'un an ou de deux ans, suivant la nature du voyage pour lequel il avait fait voile, l'assuré pourra faire le délaissement à son assureur. Or, la rédaction de l'article ci-dessus ne me paraît contenir cette règle que d'une manière confuse ; et l'obscurité dépend de la place du membre de phrase relatif au délai, et mal à propos intercalé entre ces paroles : *Dans le cas d'une assurance pour un temps limité, la perte est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.* »

(1) C. de comm., 385 ; Delv., 2-429 ; Pardessus, t. III, n° 854.

[1] C. de comm., art. 376.

FIN DU TOME PREMIER.

APPENDICE.

DES CONSULS.

Sommaire.

1. Nature des fonctions des consuls ;
2. Juridiction administrative ;
3. Juridiction civile ; procédure devant les consuls ;
4. Juridiction criminelle et de police ; procédure ;
5. Documents relatifs aux rapports de mer, aux naufrages, et aux vice-consuls.

1. Les matières que nous avons traitées dans notre premier volume se référant, pour certaines parties, aux consuls, aux prises maritimes même, et notamment aux clauses des polices des diverses *places*, nous avons cru devoir placer ici, plutôt que dans le second volume, les documents qui s'y rattachent.

On a vu en effet déjà, en ce qui touche les consuls, que les capitaines sont soumis à certaines obligations envers eux. Si les capitaines sont, *après Dieu*, maîtres dans l'empire des mers, leur pouvoir cesse en quelque sorte lorsqu'ils ont touché terre, et au-dessus d'eux est alors placée une autorité qui examine, autorise leurs actes, ou bien empêche les capitaines d'agir, afin que les intérêts des tiers absents ne soient point froissés par une négligence coupable.

Telle est en effet la mission des consuls, puissante et certaine sauvegarde des intérêts maritimes.

Les consuls (1) ayant des rapports très-fréquents avec les gens de mer, nous présenterons donc le tableau rapide de leurs attributions au point de vue de leur juridiction administrative, civile, criminelle et de police.

Sous ces divers rapports, les fonctions des consuls sont très-importantes, et elles exigent d'eux les connaissances les plus étendues sur le droit maritime. C'est par ce motif qu'un choix sévère a toujours présidé à leur nomination.

---

(1) Les fonctions des consuls donnent lieu à l'examen de questions très-importantes qui ont été appréciées dans les ouvrages spéciaux. Ainsi on peut consulter très-utilement, sur la matière, le *Guide pratique des Consulats*, par MM. Alexandre de Clerq et de Vallat, et le *Formulaire* de M. Alexandre de Clerq, sous-directeur des consulats au ministère des affaires étrangères. On lira, notamment dans ce dernier ouvrage, toutes les ordonnances ou circulaires qui ont modifié, jusques et y compris 1853, les fonctions des consuls.

Voici la nomenclature de ces ordonnances depuis 1833:

Ordonnance sur la conservation des archives, 18 août 1833; ordonnance sur le personnel des consulats, 29 août 1833; ordonnance sur les recettes et les dépenses des chancelleries, 23 août 1833; ordonnance sur les remises accordées aux chanceliers, 24 août 1833; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des chancelleries, 2 septembre 1833; ordonnance sur l'intervention des consuls relativement aux actes de l'état civil, 23 octobre 1833; ordonnance sur les dépôts faits dans les chancelleries, 24 octobre 1833; ordonnance sur les attributions des consuls relativement aux passe-ports, légalisations et significations judiciaires, 25 octobre 1833; ordonnance sur les fonctions des vice-consuls et agents consulaires, 26 octobre 1833; ordonnance sur les fonctions des consuls dans leurs rapports

Aussi l'on a pu constater qu'en toutes circonstances les consuls sont restés à la hauteur de leur mission.

---

avec la marine commerciale, 29 octobre 1833; ordonnance sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire, 7 novembre 1833; ordonnance sur l'immatriculation dans les chancelleries des Français résidant à l'étranger, 28 novembre 1833; instruction spéciale sur l'exercice de la juridiction consulaire en pays de chrétienté, 29 novembre 1833; instruction spéciale relativement aux actes et contrats reçus dans les chancelleries, 30 novembre 1833; ordonnance sur les établissements français dans le Levant, 18 avril 1835; ordonnance sur les frais de passage et de conduite des capitaines, officiers et marins du commerce, 12 mai 1836; loi sur la poursuite et le jugement des contraventions et délits commis par des Français en Levant et en Barbarie, 28 mai 1836; circulaire des affaires étrangères concernant l'exécution de la loi du 28 mai sur la juridiction en Levant, 15 juillet 1836; circulaire de la marine concernant le rapatriement des marins par la voie des navires de commerce, 17 octobre 1837; circulaire des affaires étrangères sur le contre-seing des correspondances officielles, 1er février 1838; règlement général sur les frais de service des affaires étrangères, 20 septembre 1838; circulaire des affaires étrangères sur les frais de service, 30 septembre 1838; circulaire des affaires étrangères relative aux tableaux et mémoires annuels sur le commerce et la navigation, 31 mars 1841; circulaire des affaires étrangères sur les états de commerce et de navigation, 31 décembre 1841; ordonnance sur les droits de chancellerie, 6 novembre 1842; circulaire des affaires étrangères sur le nouveau tarif des chancelleries, 9 novembre 1842; ordonnance réglementaire sur l'administration centrale des affaires étrangères, 13 août 1844; ordonnance sur le personnel des consulats, 28 avril 1845; ordonnance relative aux bateaux à vapeur qui naviguent sur mer, 18 janvier 1846; ordonnance modificative du tarif des chancelleries (*Paquebots à vapeur*), 31 août 1846; ordon-

Les consuls sont des agents ou délégués que le gouvernement entretient principalement dans les ports d'une na-

---

nance modificative du tarif des chancelleries (*Légalisations*), 27 avril 1847; ordonnance sur le personnel des consulats, 4 août 1847; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des chancelleries, 12 août 1847; rapport et règlement concertant les élèves consuls, 5 octobre 1847; programme général d'examen pour les candidats au grade d'élève consul, 5 octobre 1847; circulaire des affaires étrangères sur les frais de service, 15 avril 1848; instructions générales du ministère de la marine, sur le service dont les consuls sont chargés comme suppléant les administrateurs de la marine et remplissant les fonctions de trésoriers des invalides, 31 août 1848; arrêté sur l'inventaire du mobilier et des objets matériels appartenant à l'État dans les postes diplomatiques et consulaires, 1er octobre 1848; circulaire de la marine sur la comptabilité des agents diplomatiques et consulaires, 31 mars 1849; tarif réglementaire pour les frais de voyage alloués aux agents politiques et consulaires, 25 avril 1849; circulaire des affaires étrangères sur la division et le numérotage des correspondances officielles; sur l'emploi des fonds de chancellerie, 16 mai 1849; circulaire des affaires étrangères sur les frais de voyage et de courriers, 19 mai 1849; circulaire des affaires étrangères sur les dépenses pour les actes de l'état civil, 12 janvier 1850; circulaire des affaires étrangères, concernant les bulletins commerciaux, la subdivision des correspondances officielles, et l'interprétation de certaines parties du tarif, 28 mars 1850; décret sur la comptabilité publique et la durée des exercices, 11 août 1850; circulaire des affaires étrangères sur la durée des exercices financiers et l'envoi des pièces de comptabilité, 15 septembre 1850; circulaire de la marine sur les clôtures des opérations financières de chaque exercice, 8 novembre 1850; rapport sur la police sanitaire, 24 décembre 1850; décret sur la police sanitaire, 24 décembre 1850; circulaire des affaires étrangères sur l'apurement de la

tion étrangère afin d'y veiller à la conservation des droits de ses sujets.

---

comptabilité et la justification des recettes et dépenses de chancellerie, 30 avril 1851; circulaire des affaires étrangères sur le remboursement des frais de voyage, 1er juin 1851; circulaire de la marine sur les rapports de mer des capitaines de la marine marchande, 22 juillet 1851; décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte, (*Extraits*), 15 août 1851; décret sur les droits de chancellerie pour les paquebots à vapeur, 25 octobre 1851; décret sur la pêche de la morue, 29 décembre 1851; décret sur la retenue au profit de la caisse des invalides de la marine, 13 février 1852; circulaire de la marine sur la gestion des naufrages, 19 février 1852; décret sur les frais d'établissement des agents politiques et consulaires, 20 février 1852; rapport sur l'organisation de l'administration centrale du ministère de la marine et des colonies, 3 mars 1852; décret relatif au même objet, 3 mars 1852; arrêté du ministre de la marine sur les attributions des divisions et bureaux de l'administration centrale par service spécial, 4 mars 1852; décret sur les engagements des marins du commerce, 4 mars 1852; rapport concernant les rôles d'équipages et les indications des bâtiments de commerce; 19 mars 1852; décret relatif au même objet, 19 mars 1852; circulaire de la marine transmissive du décret ci-dessus, 20 mars 1852; rapport sur le décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande, 24 mars 1852; décret sur la discipline et le régime pénal de la marine marchande, 24 mars 1852; circulaire de la marine transmissive du décret ci-dessus, 27 mars 1852; loi relative à la juridiction des consuls en Chine et dans les Etats de l'iman de Mascate, 8 juillet 1852; loi des finances; extrait en ce qui concerne la retenue du 3 pour 100 des invalides de la marine, 8 juillet 1852; rapport et décret sur les feux de position des navires de guerre et de commerce français, 17 août 1852; circulaire des affaires étrangères sur les importations en droiture des contrées situées au delà des îles de la Sonde, 25 septembre

Un consul ne peut être établi dans un pays étranger que de l'agrément de ce souverain (1).

Le corps des consuls se compose :

De consuls généraux, consuls de première et deuxième classes, et d'élèves consuls.

Dans les lieux où il y a un ambassadeur ou un ministre du gouvernement, il n'y a pas généralement de consul. Dans ce cas, les fonctions du consulat sont réunies à celles de la mission diplomatique (2).

Les consuls ont sous leurs ordres des chanceliers et des interprètes ou drogmans.

Les chanceliers sont, comme les consuls, et ainsi que

1852 ; circulaire des affaires étrangères relative aux primes pour la pêche de la morue, 3 octobre 1852 ; circulaire de la marine sur les publications non autorisées, faites par des personnes appartenant à la marine, 16 décembre 1852 ; décret sur l'organisation des bureaux du ministère des affaires étrangères, 3 janvier 1853 ; arrêté ministériel relatif au même objet, 18 janvier 1853 ; circulaire de la marine sur les feux de position à bord des bâtiments à vapeur et à voiles, 28 janvier 1853 ; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des agences consulaires et sur la forme des certificats de change, 5 mai 1853 ; circulaire des affaires étrangères sur les dépôts de chancellerie, 17 mai 1853.

Du 17 mai 1853 à 1857 peu de décrets importants, intéressant les consuls, ont été publiés, à l'exception du décret du 22 septembre 1854 étendant les pouvoirs des agents et vice-consuls. Nous citons *infrà* le texte de quelques-uns des documents déjà mentionnés, la circulaire du 22 juillet 1851 et celle du 19 février 1852.

(1) Watel, liv. II, chap. II, § 34.

(2) Ordonn. du 20 août 1833, art. 4.

nous le dirons bientôt, nommés par le gouvernement (1).

Le chancelier est le secrétaire du consul, le conservateur des archives, lois, ordonnances, et autres actes de l'autorité ou émanant des fonctions du consul.

L'ordonnance de 1681, livre I, titre IX; l'édit du mois de juillet 1720; l'ordonnance du 3 mars 1781, et l'ordonnance du 20 août 1833, règlent notamment les conditions de nomination du chancelier.

Le chancelier remplit, en matière judiciaire, les fonctions de greffier, et celles d'huissier s'il s'agit de significations à faire aux justiciables du consul (2).

Le chancelier, à l'exclusion même du notaire du lieu, exerce les fonctions de notaire pour la rédaction des conventions que les individus de sa nation veulent passer en forme authentique (3).

Les chanceliers reçoivent les dépôts d'effets, valeurs ou titres que le consul est dans le cas d'ordonner administrativement ou judiciairement, ou que les parties font volontairement (4).

Il est encore dans les attributions du chancelier de recevoir les protestations contre les actes des consuls (5).

Le chancelier est tenu d'avoir un registre sur lequel il

(1) Ordonn. du 20 août 1833, art. 6.

(2) Edit de juin 1788.

(3) Ordonn. de 1681, livre I, titre IX, art. 24 et 25; idem, du 3 mars 1781, tit. I, art. 111; id., 24 mai 1728, art. 31; édit de juin 1778, art. 8.

(4) Ordonn. du 24 octobre 1833.

(5) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 114.

rédige toutes les délibérations et actes du consulat, et, suivant leur date, les contrats à la grosse, les polices d'assurances, et autres contrats qu'il reçoit, ainsi que les connaissements, et tous autres actes déposés en ses mains, et sans en faire de minutes séparées. L'acte passé par des étrangers devant le consul de leur nation est un acte authentique permettant aux tribunaux d'ordonner l'exécution provisoire (1).

Les chanceliers, les interprètes, qui, dans le Levant prennent le nom de drogmans, sont soumis aux mêmes règles que les consuls en ce qui touche le commerce, le mariage, l'abandon du poste.

Ils ne peuvent donc faire, comme nous le dirons bientôt, le commerce; ils ne peuvent non plus se marier sans l'autorisation de leur gouvernement.

En France, les consuls sont nommés par le chef de l'Etat, sur la présentation du ministre des affaires étrangères (2).

L'ordonnance du 20 août 1833 règle les conditions d'aptitude des consuls.

Les consuls de première et de deuxième classe ont les mêmes pouvoirs et attributions, mais la surveillance et la direction sont remises au consul général.

Les consuls jouissent de certains privilèges ou immunités analogues à ceux des ministres ou ambassadeurs, quoique

---

(1) Rennes, 6 avril 1835.

(2) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 2 ; id. du 15 décembre, art. 5.

moins étendus; ainsi, ils sont placés notamment sous la garantie du droit des gens (1).

---

(1) Voyez Wattel *ubi suprà*, et liv. IV, chap. VI, § 75; Hottemann, p. 16; Bynkershœck, p. 112; Borel, p. 39 et 40; Warden, chap. V, *passim*.

Les tribunaux correctionnels sont compétents pour statuer sur les poursuites correctionnelles dirigées contre un consul d'une puissance étrangère, dès qu'il ne peut trouver une immunité accordée à son caractère diplomatique, soit dans les traités authentiques insérés au *Bulletin des Lois*, soit dans une ordonnance d'*exequatur* qui, rapprochée de la commission de son gouvernement, lui aurait accordé ces priviléges, soit enfin d'une réciprocité existant entre l'Etat qu'il représente et le gouvernement français. (Cass., ch. crim., 23 décembre 1854; *Gazette des Trib.*, 24 décembre 1854.)

L'arrêt de la Cour impériale qui refuserait aux consuls étrangers l'immunité qu'ils réclameraient pour le caractère diplomatique dont ils sont revêtus, par l'un des motifs énoncés ci-dessus, mettrait ses motifs et son dispositif à l'abri de toute censure de la Cour de cassation; mais si, au contraire, pour arriver au même résultat, il se fonde sur les traités anciens de 1767, 1785, et le traité d'Amiens de 1802, tous abrogés par l'état de la guerre et les événements politiques qui leur ont succédé, son dispositif, légal par d'autres motifs que ceux par lui invoqués, doit être maintenu, et, tout en le maintenant, la Cour de cassation peut en réprouver les motifs et en signaler l'erreur. (Même arrêt.)

La même Cour a décidé aussi « qu'il ne peut y avoir violation de l'article 7 de la loi du 28 avril 1810, pour défaut de motifs, lorsque le tribunal n'a pas été saisi, par des conclusions formelles, d'une exception de nature à lui enlever la connaissance du délit poursuivi; on ne peut considérer comme conclusions obligeant le juge à une réponse, des notes adressées par le prévenu au ministère public, lequel les a, en effet, jointes au dossier, mais qui s'est borné à con-

Les priviléges et immunités des consuls sont moins étendus dans les Etats de l'Europe, et dans tous les pays de la chrétienté, que dans les pays barbaresques ou moins civilisés (1).

Les consuls étrangers ne jouissent pas en France des prérogatives et immunités attachées à la qualité d'agents diplomatiques; en conséquence, ils ne sont pas affranchis de la saisie conservatoire de leurs meubles, à raison des dettes qu'ils ont contractées. *(Résolu par le tribunal de la Seine et non jugé par l'arrêt de Paris.)* (Vide infrà, note 2.)

Dans tous les cas, ils ne pourraient prétendre à ces prérogatives qu'autant qu'ils auraient obtenu l'exéquatur du gouvernement français (2).

Les consuls étrangers n'ayant pas le caractère et ne jouissant pas des immunités qui appartiennent aux agents

---

clure d'une manière générale et vague à l'incompétence du tribunal saisi. » (Cass., ch. crim., 23 décembre 1854; *Gazette des Tribunaux*, 24 décembre 1854.)

Le tribunal civil du Havre, 11 janvier 1854, a fait l'application des mêmes principes en matière civile. (Voyez aussi Aix, 14 août 1829, S. 30-2-190; Montpellier, 23 janvier 1841, S. V., 41-2-193; Paris, 25 août 1842, S. V., 42-2-372; *sic*, Dalloz, v° *Consul*, n° 135; Merlin, § 2, n° 4; Martens, t. I, § 14; Mangin, n° 83; Fœlix, n° 191, 194 et 537; Richelot, n° 37; Le Sellyer, 2-770; Faustin Hélie, 2-559.)

(1) Merlin, rep. v° *Consuls*, § 2, n° 4.

(2) Paris, 25 août 1842; S. V., 42-2-372, arrêt déjà cité; Devilleneuve et Massé, n° 16 bis, p. 35, supplément du *Dictionnaire du Contentieux commercial*.

diplomatiques, ne sont pas affranchis de la contrainte par corps (1).

Ainsi il est permis, dans les Etats de l'Europe ou de la chrétienté, de les citer ou de les poursuivre devant les tribunaux de ces pays à raison des obligations civiles qu'ils y ont contractées, ou de leurs crimes et délits.

Dans ce dernier cas, cependant, on pense qu'il faut, avant de poursuivre, demander l'autorisation du gouvernement qui a accrédité le consul (2).

Le commerce est interdit soit directement, soit indirectement aux consuls (3).

Les consuls ne peuvent se rendre acquéreurs ni directement, ni indirectement de quelque partie du navire que ce soit, agrès, apparaux ou marchandises provenant de sauvetage, et de tous autres objets vendus par leur ordre ou leur entremise (4).

Un consul ne peut accepter aucune commission ni traitement de la puissance auprès de laquelle il est accrédité (5).

Résider constamment dans le lieu de l'établissement du consulat, telle est encore une des obligations principales du consul.

---

(1) Paris, 28 avril 1841; S. V., 41-2-544; voy. Devilleneuve et Massé, n° 16 bis, p. 35; v° *Consul*, suppl. du *Dict. du Content. comm.*

(2) Warden, p. 106.

(3) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 20; arr. 2 prairial an II, art. 122; ordonn. du 20 août 1833, art. 34.

(4) Ordonn. du 20 octobre 1833, art. 73.

(5) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 18.

Tout consul qui quitte son poste sans autorisation ou motif légitime, est censé démissionnaire (1).

Le consul ne peut se marier sans l'agrément du gouvernement (2).

Un consul doit faire connaître sa nomination à tous les Français notables du lieu : à cet effet, on convoque une *assemblée de la nation*. C'est là qu'on publie les *provisions* du nouveau consul, qui sont enregistrées à la chancellerie ou secrétariat du consulat.

Si la publication n'avait pas lieu, un Français serait présumé ignorer l'existence du consul.

Le consul, au lieu où il réside, est le tuteur de ses compatriotes, et pour ainsi dire le chef de sa nation : il dirige les affaires pour l'avantage du commerce et le bien des nationaux ; il exerce sur ceux-ci une police de surveillance et même de répression dans les limites prescrites par l'ordonnance du 3 mars 1781. (Circulaire du ministre de la marine, du 21 décembre 1814).

Un consul a le droit de renvoyer dans leur pays les nationaux dont la présence est nuisible au bien général de leurs compatriotes (3).

Mais les consuls ne peuvent donner des ordres pour faire détenir dans le port de débarquement les personnes qu'ils auraient fait embarquer (4).

(1) Ordonn. du 20 août 1833, tit. I, art. 35.

(2) Ibid., 36 ; ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 22.

(3) Edit de juin 1778, art. 22.

(4) Discours à la Chambre des Députés sur l'article 82 de la loi du 28 mai 1836.

Les Français qui, en pays étranger, veulent jouir de la protection du consul, doivent se faire inscrire sur un registre matricule tenu à cet effet dans la chancellerie de chaque consulat (1).

En dehors des consuls il existe encore les agents consulaires qui sont délégués par le consul autorisé à cet effet (2).

(1) Ordonn. du 28 novembre 1833, art. 1.

(2) Les vice-consuls français à l'étranger, dûment autorisés par le ministre de la marine, et exerçant en conséquence la police sur les navires de commerce français dans les ports de leur arrondissement et dans les rades sur lesquelles ne se trouvent pas de bâtiments de l'Etat, peuvent, à titre de punition disciplinaire, faire passer à la demi-solde les marins de l'équipage des navires français, et même ordonner leur débarquement.

« Les décisions des vice-consuls ont l'autorité de la chose jugée et ne peuvent être attaquées devant les tribunaux.

« Toutefois, il ne suffirait pas, pour qu'il en fût ainsi, qu'une mesure de cette manière eût été prise par le vice-consul; il faudrait, en outre, que le capitaine du navire auquel appartenait le marin mis à la demi-solde ou débarqué, rapportât une ordonnance en règle émanée du vice-consul et énonciative d'une cause valable justifiant les mesures prises par lui ; autrement la responsabilité de ces mesures continuerait à peser sur le capitaine, et il appartiendrait aux tribunaux d'examiner si elles ont été légalement prises.

« Les marins indûment congédiés en cours de voyage n'ont droit, pour toute indemnité, qu'à leurs gages pendant la durée du voyage du navire sur lequel ils étaient embarqués, et aux frais de retour; ils n'ont pas le droit de réclamer, en outre, des dommages-intérêts et des frais de séjour. » (Trib. de comm. du Havre, 28 juillet 1855 ; *Gazette des Tribunaux*, 2 août 1855.)

On confère à ces agents le nom de vice-consul lorsque l'importance des lieux l'exige.

Les agents consulaires doivent d'abord être pris parmi les notables Français établis dans le pays : ils agissent sous la responsabilité du consul et l'informent de ce qui intéresse le bien de l'Etat. Ils n'ont point de chancellerie et n'exercent aucune juridiction (1).

Ils visent les pièces de bord, délivrent les manifestes d'entrée et de sortie. S'ils y ont été autorisés par le ministre de la marine, ils remplissent en tout ou en partie les fonctions conférées aux consuls comme suppléant, à l'étranger, les administrateurs de la marine. Ils instruisent les capitaines de l'état du pays, et peuvent, d'accord avec eux, consigner les équipages à bord (2).

Ils veillent, dans la limite des pouvoirs à eux conférés par le ministre de la marine, à l'exécution des lois, ordonnances et règlements sur la police de la navigation (3).

L'agent consulaire ou vice-consul est tenu de rendre compte au consul des avis qu'il reçoit d'un naufrage ou d'un échouement.

Les agents consulaires, généralement, ne peuvent recevoir aucun dépôt.

2. Les agents consulaires et vice-consuls doivent rendre aux Français tous les bons offices qui dépendent d'eux, et il leur est interdit d'en recevoir aucune rétribution.

---

(1) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 1 et 2.

(2) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 2-3-4.

(3) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 4.

En dehors de la juridiction qu'on appelle *volontaire*, les consuls exercent une juridiction administrative très-importante (1).

Ainsi, le premier devoir du consul est de veiller à ce que le pavillon français ne soit employé que conformément aux lois et aux règlements (2).

Dans tous les ports de l'arrondissement des consuls les navires de commerce français sont soumis à leur police (3).

Si, sur les ordres d'un gouvernement étranger, un navire français est retenu en séquestre, le consul doit employer les moyens convenables pour obtenir qu'il soit relaxé. En attendant la suite de ses démarches, il veille à la police à bord ou à la sûreté des hommes qui descendent à terre (4).

Les consuls doivent être promptement instruits de l'arrivée des navires français dans les rades ou ports de leur arrondissement; ils tiennent un registre des mouvements d'entrée et de sortie, et tous les trois mois ils adressent au ministre de la marine un relevé de ce registre (5).

Les rapports qui sont faits par les capitaines sur leur nation, sont reçus par les consuls; il en est de même pour la copie des rapports qui déjà ont été faits dans d'autres ports.

Lorsque le capitaine arrivant ne s'est point présenté de-

---

(1) Ordonn. de juin 1778; loi du 28 mai 1836.

(2) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 1.

(3) Ibid., art. 19.

(4) Ibid.. art. 27.

(5) Ibid., art. 7.

vant le consul, dans les vingt-quatre heures, un procès-verbal est dressé contre lui et il est signifié par le chancelier au capitaine, à bord ou à sa personne.

Le ministre des affaires étrangères est immédiatement informé de l'infraction commise par le capitaine (1).

Le consul doit encore s'assurer si le capitaine a envoyé à ses propriétaires ou à leur fondé de pouvoir, le compte qui est prescrit, dans un intérêt d'ordre public, par l'article 235 du Code de commerce (2).

Les consuls essaient de concilier les contestations qui s'élèvent entre les capitaines, les équipages ou leurs passagers.

Si un passager fait une plainte contre le capitaine, elle est adressée au ministre de la marine (3).

Le consul signale aussi au ministre tout fait du capitaine qui aurait compromis la sûreté de l'équipage ou l'intérêt des armateurs (4).

Le consul peut, en vertu de son propre pouvoir, et après avoir entendu les plaintes du capitaine ou des matelots, ordonner le débarquement d'un ou plusieurs matelots, pour causes graves, sauf à en rendre compte au ministre de la marine.

Il décide aussi si les frais de retour sont à la charge du capitaine ou des matelots, mais dans tous les cas il veille

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 18.

(2) Ibid., art. 45.

(3) Ibid., art. 20 et 41.

(4) Ibid., art. 21.

au retour en France des matelots, en se conformant aux règlements (1).

Les consuls pourvoient aux besoins des gens de mer malades ou abandonnés, si le capitaine, d'ailleurs, n'a pas pris les mesures nécessaires (2).

En cas d'avaries communes, les consuls doivent rigoureusement se conformer aux dispositions du Code de commerce pour la vérification, l'estimation et la répartition (3).

Les *jets* doivent surtout attirer leur attention afin qu'aucun acte frauduleux ne soit commis par le capitaine ou l'équipage, au détriment des propriétaires du navire ou des chargeurs (4).

Le consul doit contrôler la réalité de la dépense à faire avant de donner son avis ou son autorisation pour la réparation des avaries (5).

Si le consul reconnaît qu'un capitaine a commis une fraude au détriment des intéressés, soit dans la répartition des avaries, soit dans toute autre opération, il en avise le ministre, et même, en cas d'urgence, les parties intéressées (6).

S'il y a lieu, par le capitaine, de faire des avances ou de payer des à-compte aux gens de l'équipage, le consul ne donne son autorisation que pour la nécessité de ces paie-

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 24.
(2) Ibid., art. 50 et 51.
(3) Ibid., art. 28.
(4) Ibid., art. 28.
(5) Ibid., art. 28.
(6) Ibid., art. 29.

ments ; et lorsqu'il croit ne pas devoir refuser son autorisation, il inscrit le montant des paiements sur le livre de bord et le rôle de l'équipage (1).

Dans le cas prévu par l'article 234 du Code de commerce, lorsque le consul a donné l'autorisation d'emprunter à la grosse sur les corps, quille, et sur les apparaux du bâtiment ; soit de mettre en gage ou de vendre des marchandises, il en instruit sur-le-champ le commissaire chargé des classes dans le port d'armement ; celui-ci en prévient les parties intéressées (2).

Si un capitaine, non muni d'un pouvoir spécial, vend un navire hors le cas d'innavigabilité absolue, le consul est tenu de signaler ce fait au ministre des affaires étrangères (3).

Le pouvoir donné au capitaine de vendre le navire est annexé au contrat lorsque la vente a lieu à la chancellerie du consulat (4).

Le chancelier, pour la vente dont il vient d'être parlé, suit les dispositions de la loi du 27 vendémiaire an II.

Le consul donne avis de la vente à l'administration de la marine du port où le navire était immatriculé.

Lorsqu'un navire français, pour quelque cause que ce soit, a été détruit, démoli ou vendu, le consul signale ce fait au ministre de la marine.

---

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 30.
(2) Ibid., art. 31.
(3) Ibid., art. 32.
(4) Ibid., art. 32.

Dans ce cas le consul passe la revue de l'équipage, veille à ce que tout décompte soit fait et payé, s'il est possible, avec le produit du navire, des débris et du fret.

Le consul pourvoit encore aux frais de rapatriement des marins (1).

Le consul dirige, vers leurs consuls respectifs, les marins étrangers provenant des navires français vendus, démolis ou détruits (2).

Les engagements des gens de mer, pendant le voyage, ont lieu devant le consul qui doit cependant laisser aux parties toute liberté dans leurs transactions.

Le consul, en cas de difficultés, tâche de les concilier, et s'il ne peut y parvenir, il en fait mention dans son procès-verbal, sauf aux parties à se pourvoir devant les tribunaux compétents (3).

Les actes de décès des marins qui meurent dans l'arrondissement des consuls, doivent être dressés par ceux-ci (4).

Dans le cas de maladie ou de décès du capitaine d'un navire, il est pourvu à son remplacement par le consul, sur la demande du consignataire ou de l'équipage (5).

---

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 33.

(2) Ibid., art. 34.

(3) Ibid., art. 41.

(4) Ibid., art. 38.

(5) Ibid., art. 42.

A la date du 24 juin 1857, le tribunal civil de la Seine a jugé que le consul qui ne justifiait pas d'un traité exceptionnel n'avait pas le droit de faire lever les scellés mis après le décès d'un des nationaux

Si un navire arme ou désarme dans l'arrondissement du consul, celui-ci doit exiger qu'avant le départ la visite ait lieu conformément à la loi.

Le consul est tenu, sous sa responsabilité, de délivrer au capitaine les expéditions du navire dans les vingt-quatre heures qui suivent la remise du manifeste. Les capitaines qui, les premiers, ont remis leur manifeste, sont les premiers expédiés.

Le consul prévient tout homme de l'équipage, en délivrant au capitaine ses papiers, que toute personne de l'équipage ou passager qui apporte des pays étrangers des marchandises, est tenu d'en laisser au consul des connaissements dans le lieu où le chargement s'effectue (1).

Le naufrage impose au consul des devoirs nouveaux ; en

---

s'ils avaient été requis par le père et la mère du décédé à titre de réservataires. (*Gaz. des Trib.*, 25 juin 1854.)

Un consul anglais ne peut, à l'encontre du domaine, prétendre requérir la levée des scellés posés d'office, et l'inventaire, relativement à la succession d'un enfant naturel, présumé Anglais, décédé en France.

Les agents consulaires étrangers ne peuvent faire accomplir les formalités relatives aux successions de leurs nationaux décédés en France, que s'il ne se présente pas de successeurs réguliers ou irréguliers. (Rouen, 30 juin 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 12 septembre 1851.

La Cour de cassation, 28 juin 1852 ; *Gazette des Tribunaux*, 1er juillet 1852, a jugé que le juge de référé français a le droit de décider à qui du domaine français ou du consul étranger appartient le droit de requérir la levée des scellés d'un individu dont la nationalité n'est pas encore fixée.

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 47.

effet celui-ci doit, selon les usages du pays, provoquer les mesures convenables et procéder au sauvetage.

Le consul peut au surplus laisser le soin du sauvetage à ceux qui, étant propriétaires, assureurs du navire ou intéressés à un titre quelconque, se présentent pour continuer le sauvetage, et payer les frais déjà exposés.

Les consuls font déposer à la chancellerie tous les papiers qui se trouvent abandonnés à bord; ils font subir tout interrogatoire nécessaire aux capitaines, gens de l'équipage ou passagers qui ont échappé au naufrage.

Le premier soin des consuls, après un événement de mer, est d'en rechercher les causes, et si la fraude s'y manifeste, ils doivent en avertir le ministre de la marine par un rapport que ce dernier fait communiquer au procureur général près telle cour qu'il appartient.

Dans le cas où la nécessité s'en fait sentir, des séquestres, gardiens ou dépositaires des objets sauvés, sont nommés par les consuls.

Le consul qui connaît le nom du navire et du capitaine naufragé, les transmet, avec tous autres renseignements, aux parties intéressées : il signale aussi le naufrage au ministre de la marine et à l'administration du port de départ et du port de destination.

Si l'événement de mer n'a pas entraîné le naufrage, le consul facilite au capitaine le moyen de remettre le navire à flot; il peut ordonner que le navire soit démoli s'il n'y a pas temps suffisant pour relever ou dégager le navire qui obstruerait un port.

Dans ce cas comme dans celui où il y a lieu de prononcer

l'innavigabilité, le consul agit d'après l'avis d'experts, dont le procès-verbal est annexé à sa décision.

Dans tous les cas, le sauvetage du navire achevé est surveillé par le consul; c'est lui qui en paye les frais et les taxe, si les soins ont été donnés au navire par l'équipage; si les soins ont été donnés par des étrangers, le consul se conforme à la taxe faite par l'autorité compétente.

Pour payer les frais de sauvetage, dépenses de nourriture et autres frais indispensables, le consul fait procéder, suivant les circonstances et l'usage, à la vente publique de tout ou partie des débris, agrès et apparaux sauvés; il fait vendre aussi, après avaries, les marchandises qui ne pourraient être plus longtemps gardées en magasin.

Les consuls doivent protester contre toutes réclamations des autorités locales qui, pour les frais ci-dessus, porteraient atteinte aux droits de propriété des Français.

Tout propriétaire ou assureur qui réclame, à juste titre, les objets résultant du naufrage ou de l'échouement, peut les obtenir du consul en acquittant proportionnellement sa part de frais.

Si des marchandises sont avariées ou doivent être vendues dans le pays par suite de l'événement de mer, c'est au consul à employer ses bons offices pour obtenir la réduction de taxe.

Suivant les tarifs de chancellerie, il est alloué des frais de voyage et de séjour aux consuls qui sont obligés de se déplacer par suite d'un naufrage. Ils ne peuvent, généralement, pour toute autre cause, recevoir une indemnité.

Le service du bris et naufrage donne lieu, tous les trois

mois, à un compte que le consul adresse au ministre de la marine; ce compte est appuyé de pièces justificatives et du solde que le ministre doit adresser aux parties intéressées.

Les frais qu'entraîne le rapatriement des marins et les dépenses les plus urgentes pour leurs besoins, sont payés au consul par le ministre de la marine, qui exerce son recours contre qui de droit (1).

Dans le cas d'épidémie, il est enjoint au consul d'en prévenir les capitaines de navires qui arrivent dans le port. Il donne le même avis au capitaine s'il y a blocus et autres empêchements qui mettent obstacle à l'entrée du navire; le consul indique au capitaine un autre port de la même nation où il peut sûrement aborder.

Le consul délivre au capitaine une patente de santé, ou s'il existe des autorités qui ont mission de la délivrer, il

---

(1) Les dispositions des ordonnances de 1833 et 1836, concernant le rapatriement des marins, ne sont applicables qu'aux marins valides et non aux marins malades.

Les frais de rapatriement des marins malades ne doivent donc pas être réglés d'après ces ordonnances, lors même que ce rapatriement s'effectue par navire français. Il appartient au capitaine du navire qui les a débarqués et à celui qui les reçoit à bord, d'en déterminer l'importance par des conventions particulières arrêtées entre eux, et à défaut de convention, c'est aux consuls de France qu'il incombe de régler ces frais suivant les circonstances. Dans tous les cas, lorsque ces frais ont été réglés par un consul, et que son ordonnance a reçu l'approbation des deux capitaines, ni ceux-ci, ni leurs armateurs ne sont recevables à se pourvoir contre l'ordonnance du consul. (Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1855; *Gazette des Trib.*, 10 juillet 1855.)

veille à ce que le capitaine se conforme aux règlements.

L'importation de navire de construction étrangère en France doit être rigoureusement surveillée par le consul; il en est de même pour les réparations, hors les cas d'exceptions, des navires français à l'étranger.

Si le gouvernement accorde des primes d'exportation, le consul qui réside au lieu dans lequel les marchandises sont importées doit assister en personne, ou par un délégué, au déchargement des marchandises, afin de constater si les marchandises pour lesquelles la prime a été accordée ont réellement été exportées.

Le consul informe le ministre des affaires étrangères, lorsque, dans le port de sa résidence, il se fait des importations ou exportations en opposition avec les lois et ordonnances françaises, rendues en matière de douane (1).

Les consuls délivrent des certificats d'origine des marchandises pour déterminer les droits de douane dont elles sont passibles ou exemptes.

Les consuls concourent, en ce qui les concerne, à l'exécution des lois et ordonnances relatives aux pêches.

Un usage généralement suivi et consacré par la législation autorise les consuls à constater, concurremment avec les autorités des pays où ils résident, les naissance, décès et mariage des Français résidant dans ce pays (2).

Si un Français décédé ne laisse pas des héritiers présents sur les lieux, et si, d'ailleurs, le droit d'aubaine n'y est pas

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 4.

(2) Code Nap., art. 47, 48, 170; ordonnance du 23 octobre 1833.

établi, le consul fait apposer les scellés, et fait tous actes conservatoires et inventaires dans l'intérêt des absents (1).

Les dépôts qu'on peut faire dans les chancelleries sont de deux sortes ; les uns sont ordonnés d'office par le consul, les autres sont faits spontanément par les parties intéressées.

Dans le premier cas, les chanceliers sont comptables des dépôts que leur ont consignés les consuls.

Dans le second cas, les chanceliers, autorisés par les consuls, peuvent recevoir le dépôt d'objets litigieux, sommes d'argent, etc.

Le dépôt est constaté dans un acte dressé par le chancelier en présence du consul, sur un registre spécial coté et paraphé par ce dernier.

Les dépôts opérés d'office entre les mains du chancelier et s'il n'existe aucune opposition entre ses mains, sont transmis à la caisse des dépôts et consignations par l'intermédiaire du ministre des affaires étrangères.

Dans tous les cas, un dépôt ne peut être conservé dans la caisse consulaire après cinq ans, et doit être déposé à la caisse des consignations à Paris.

Le consul, après deux ans, peut vendre les objets déposés volontairement ; avant même le terme de deux ans, si les choses déposées se détériorent, le consul peut, sur l'avis des experts, les faire vendre ; le produit de la vente est versé à la chancellerie dans les caisses de dépôt. Mais cette double faculté doit être énoncée dans l'acte de dépôt.

---

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, tit. II, art. 81.

Un acte, dressé sur un registre spécial, par le chancelier, constate le retrait du dépôt en présence du consul.

Hors le cas où les dépôts ont été opérés d'office, un recours n'est donné contre les chanceliers, pour la restitution du dépôt, que si on se présente muni d'un extrait de l'acte de dépôt délivré par le chancelier et visé par le consul.

Si le dépôt est perdu par force majeure, le chancelier dresse un procès-verbal certifié par le consul, et que ce dernier transmet au ministre des affaires étrangères.

Les chancelleries, au surplus, sont soumises à toutes les obligations des dépositaires prévues par le droit commun.

3. Les consuls exercent aussi une juridiction contentieuse en matière civile, criminelle ou de police. Le caractère de cette justice doit être considéré dans les rapports avec les nationaux qui se trouvent en pays étranger, dans le ressort du consulat et dans le rapport avec le souverain chez lequel le consulat est établi (1).

---

(1) « La disposition du traité diplomatique passé entre la France et les États-Unis, le 14 novembre 1788, qui attribuait aux consuls respectifs des deux Etats juridiction sur leurs nationaux, n'est plus aujourd'hui en vigueur ; elle a été abrogée par le traité ultérieur du 8 vendémiaire an IX. En conséquence, les contestations entre Américains dans un port français doivent être soumises aux tribunaux français. (Aix, 17 mai 1831 ; S. V., 31-2-209 ; D. P., 32-1-184 ; Devilleneuve et Massé, *Dictionnaire du Contentieux commercial*, n° 141, p. 213.)

« Les tribunaux français peuvent, en ordonnant une enquête qui doit avoir lieu en pays étranger, déléguer, pour y procéder, les juges de ce pays ; ils ne sont pas obligés de renvoyer à cet effet devant le

En général, tous les gouvernements refusent de reconnaître une force exécutoire aux actes qui émanent des consuls ; mais les traités peuvent modifier ces principes généraux (1).

Généralement, dans les pays situés hors de la chrétienté, les pouvoirs des consuls sont plus étendus.

En règle générale les consuls ont le droit de juger toute contestation entre Français commerçants et autres, dans l'étendue de leur consulat (2). Hors ce cas, les tribunaux de la métropole sont compétents (3).

On a même édicté des amendes contre ceux qui porte-

---

consul français. Cassation, rej., 18 août 1836 ; S. V., 36-1-795 ; Devilleneuve et Massé, n° 142, p. 213.)

« L'édit de juin 1788, qui défend à tout Français de traduire un Français devant les juges étrangers par préférence au consul, ne défend pas de réclamer des juges étrangers l'emploi de la force publique pour l'exécution d'un titre paré. » Cassation, rej., 11 décembre 1809 ; S. V., 10-1-241 ; D. A., 6-491 ; Devilleneuve et Massé, v° *Consuls*, n° 142 bis, p. 213.)

(1) Le consul ne peut directement employer la force publique, mais il se concerte avec l'autorité locale pour qu'elle lui prête son appui.

(2) Edit de juin 1778, art. 1.

La déclaration d'innavigabilité, rendue par un consul de France à l'étranger, ne saurait lier les tribunaux français saisis de la question de la validité du délaissement du navire. (Bordeaux, 17 juin 1856 ; Lehir, 1856, 546 ; *sic*, 7 juillet 1854 ; trib. de comm. de la Seine ; Lehir, 1855, 437 ; Paris, 16 décembre 1854 ; Lehir, 1854, 51 ; Cass., 23 décembre 1850 ; Lehir, 1853, 186.)

(3) Paris, 14 décembre 1840 ; J. P., 41-1-217.

raient leurs contestations devant la justice étrangère (1).

Les consuls constatent, par des procès-verbaux, les infractions à leur juridiction et en informent le ministre des affaires étrangères qui en prévient ses procureurs généraux, chargés de poursuivre la contravention (2).

Mais la prohibition faite aux Français de s'adresser à un juge étranger, ne concerne que les actions en justice; le

---

(1) *Ubi suprà*, art. 2 et 4.

(2) L'édit de juin 1778 qui porte que les consuls de France connaîtront en première instance, dans l'étendue de leur consulat, des contestations entre Français négociants, navigateurs et autres, et qui défend aux Français d'actionner d'autres sujets français devant les juges ou autres officiers des puissances étrangères, à peine de 1,500 livres d'amende et de dommages-intérêts, n'est en vigueur que dans les Etats où l'application a été permise et réglementée par des traités diplomatiques. Et spécialement, cet édit est sans force dans l'île Maurice, aucun traité de cette nature n'ayant été passé entre la France et la Grande-Bretagne. (Impl. rés.)

En conséquence, le Français qui, à l'île Maurice, a actionné un autre Français devant la Cour de la vice-amirauté anglaise, et a, en vertu d'une décision de cette Cour, fait saisir et vendre un navire appartenant au défendeur, ne peut être déclaré passible de dommages-intérêts pour infraction à l'édit de 1778.

Mais le créancier qui, à l'étranger, fait déclarer sa créance privilégiée par les juges du pays, puis fait procéder à la vente du navire affecté à sa créance, à l'insu des parties intéressées, et dans les circonstances les plus défavorables, et en profitant de l'éloignement des armateurs pour se rendre adjudicataire du navire à un prix très-inférieur à sa valeur, est tenu de réparer le préjudice qu'il a ainsi causé au propriétaire du navire. (Code Nap., 1382, 1383; Cour de cass., 29 janvier 1856; Lehir, 1856, p. 301.)

porteur d'un titre exécutoire en France peut s'adresser au juge territorial pour obtenir exécution dans son ressort.

La juridiction contentieuse qui appartient aux consuls n'empêche pas que les juges français puissent déléguer, pour instruire une affaire, des juges territoriaux.

Le Français qui veut agir contre son adversaire en France et alors même que la sentence du consul n'aurait aucune valeur à l'étranger, doit provoquer un jugement du consul, parce que ce jugement serait exécutoire en France.

Si un Français a intérêt à obtenir quelque condamnation exécutoire à l'étranger, et que la sentence du consul puisse être sans effet, il peut, dans ce cas, saisir la juridiction territoriale.

Si une sentence a été rendue par des arbitres choisis par les parties, elle doit être homologuée par le consul, suffisamment autorisé, pour être exécutoire en France. Si la sentence est exécutoire à l'étranger, elle doit être homologuée par l'autorité du pays.

Les consuls terminent, comme nous l'avons dit, toute contestation relative aux gens de mer (1).

Souvent même, suivant l'usage, les juges du lieu renvoient les contestations entre gens de mer devant le consul de la nation dont le navire porte le pavillon.

Voici les règles qui conviennent à la juridiction civile des consuls.

Encore bien que les consuls aient une juridiction civile, ils ne peuvent pas juger seuls ; ils doivent se faire

---

(1) Edit de 1778, art. 1.

assister de deux notables Français qui ont voix délibérative et prêtent serment devant le consul (1).

Si on ne trouve pas des notables pour assister le consul, celui-ci juge seul, à la charge par lui de constater dans la sentence l'impossibilité dans laquelle il s'est trouvé placé.

On introduit la demande devant un consul par une requête ou par une déclaration faite à la chancellerie du consulat. La déclaration du poursuivant contient les circonstances de l'affaire et les conclusions de la partie; il lui en est délivré expédition qui est présentée au consul pour tenir lieu de requête.

Sur cette requête le consul fixe les jour et heure où les parties comparaîtront devant lui.

La requête ou déclaration est signifiée par le chancelier avec les pièces à l'appui contre la partie adverse; si les pièces sont trop volumineuses, on fait sommation d'en prendre connaissance; la signification dont il a été parlé plus haut contient assignation à comparaître devant le consul; l'assignation est remise à la personne, et dans le cas où il n'y a pas possibilité, elle est donnée par affiche à la chancellerie du consulat.

La signification est faite à bord si elle a lieu envers des passagers ou des navigateurs se trouvant sur un navire prêt à faire voile.

L'original de la signification constate le nom du demandeur, celui de la personne à laquelle est délivrée l'assignation ou bien l'affiche faite à la chancellerie, l'acte en origi-

(1) Edit de juin 1778, art. 6.

nal et en copie est signé par le chancelier; ces formalités sont prescrites à peine de nullité (1).

Les parties comparaissent en personne devant le consul, où dans le cas d'empêchement, par un mandataire; elles peuvent même alors adresser au consul un mémoire signé d'elles et contenant leurs demandes ou défenses.

Le consul peut commettre l'un des officiers du consulat ou l'un des notables de la nation pour entendre une partie qui n'a pu comparaître. L'interrogatoire est rédigé par le chancelier faisant les fonctions de greffier.

Le consul fait aussi, lorsqu'il y a nécessité, une descente à bord des navires, ou commet une personne pour le remplacer. S'il s'agit de reconnaître l'état, la valeur, la dépréciation de certaines marchandises, le consul nomme des experts.

Lorsque l'instruction comporte la nécessité du témoignage, le consul fait citer les témoins par-devant lui. L'article 22 de l'édit de juin 1778 et les suivants règlent la forme de l'enquête.

La procédure et l'instruction étant terminées, le jugement est alors rendu. Le consul peut ordonner l'exécution provisoire, sans appel ni sans caution, de la sentence, si la demande est fondée en titre.

La signification du jugement est faite aux parties, à la personne, ou à domicile, ou par affiche ou à bord par le ministère du chancelier. Les consuls prononcent la contrainte par corps; leurs sentences sont exécutoires en

(1) Edit de 1778, art. 13.

France sans homologation ou mandement des tribunaux français. A l'étranger, elles sont exécutoires par toutes les voies de droit, dont les traités, les conventions diplomatiques et les usages autorisent l'emploi.

Les jugements par défaut rendus par les consuls sont susceptibles d'opposition. L'opposition doit, à peine de déchéance, être formée dans les trois jours de la signification de la sentence; si la partie n'est pas présente, le délai de l'opposition ne court contre elle que du jour où elle a pu connaître la sentence; on est présumé avoir connaissance de la sentence suivant les règles établies en France.

Les appels de sentences rendues aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et à Constantinople sont portés devant la Cour d'Aix; ailleurs ils sont portés devant la Cour la plus proche des lieux où la sentence a été rendue.

4. Les consuls ont sur leurs nationaux une juridiction criminelle et de police plus ou moins étendue, suivant les traités ou les usages.

Dans les échelles du Levant et de Barbarie cette juridiction embrasse les délits et les crimes commis par les Français dans l'étendue de ces échelles (1).

Dans tous les pays la juridiction criminelle du consul comprend les crimes et délits commis à bord des navires français par les gens de l'équipage contre des personnes non étrangères à l'équipage (2).

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 1.

(2) Avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1806.

Cependant dans le cas où le crime est commis par les hommes d'un équipage hors du navire, et même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, le consul intervient devant l'autorité qui a arrêté le coupable, ou peut poursuivre si l'autorité locale s'abstient.

Les consuls, dans les cas spécifiés ci-dessus et lorsque leur juridiction criminelle peut s'exercer, ne sont compétents toutefois que si le crime ou le délit a été commis dans un port dépendant de leur consulat ; le crime ou le délit étant commis dans le cours de la navigation, le consul, sur le rapport qui lui en est fait, prend les mesures convenables pour faire traduire le coupable devant les tribunaux français (1).

Malgré les règles ci-dessus énoncées, il faut reconnaître que l'autorité locale serait compétente si le fait de l'homme de l'équipage coupable troublait la tranquillité du port (2).

Si une plainte est adressée au consul, plainte constituant le crime ou le délit, le consul se transporte sur les lieux, y entend les témoins et saisit les pièces de conviction (3).

Le consul peut rendre une ordonnance pour faire arrêter le prévenu, mais alors il doit y avoir crime ou délit emportant la peine d'emprisonnement, et le prévenu ne doit

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 15.

(2) Ibid., art. 22.

Les art. 51 et 52 règlent les frais à faire pour l'embarquement des personnes qui doivent être jugées en France.

(3) Loi du 28 mai 1836, art. 4, 5, 6, 7.

pas être déjà immatriculé comme chef actuel ou ancien, ou comme gérant d'un établissement commercial (1).

Le prévenu arrêté peut obtenir sa liberté sous caution, et s'il élit domicile au lieu où siége le tribunal consulaire; mais le vagabond ou le repris de justice ne jouit pas de cette faveur.

La loi du 28 mai 1836, articles 10 à 33, indique au consul la forme à suivre pour l'instruction des affaires dans les échelles du Levant et de Barbarie ou tout autre lieu.

L'instruction étant terminée, l'affaire est soumise au tribunal consulaire, composé du consul et de deux Français par lui choisis parmi les notables qui résident dans le ressort du consulat (2).

Toutefois, si le fait à juger n'est qu'une simple contravention, le jugement peut être prononcé par le consul seul. Mais s'il s'agit de délits, le consul est assisté par deux notables.

Si le fait est reconnu un crime qui peut entraîner une peine afflictive et infamante, le tribunal consulaire rend une ordonnance de prise de corps et renvoie l'accusé devant la Cour d'Aix qui a une compétence spéciale à cet égard (3).

La Cour d'Aix, de son côté, procède dans les formes déterminées par les articles 3 et 4 de la loi du 28 mai 1836.

Le jour de l'audience, quand le consul peut juger seul ou assisté, est indiqué par une ordonnance du consul. Un

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 9.

(2) Ibid., art. 37.

(3) Ibid., art. 43, 64.

délai de trois jours au moins existe entre la citation et le jugement, si le prévenu réside dans le lieu où est établi le consulat; dans le cas contraire, l'ordonnance détermine, d'après les lois établies, le délai pour la comparution (1).

Le prévenu a le droit de comparaître par un fondé de pouvoirs; mais le tribunal consulaire qui le juge nécessaire peut ordonner la comparution du prévenu.

En matière correctionnelle, si la loi prononce la peine de l'emprisonnement, le prévenu doit comparaître en personne.

En matière de simple police le consul prononce définitivement et sans appel.

S'il y a partie civile et que la demande excède 150 fr., le consul renvoie cette partie à se pourvoir à fins civiles et statue néanmoins sur la contravention (2).

En matière correctionnelle le tribunal consulaire prononce sur les réparations civiles et le délit.

Le jugement est susceptible d'appel de la part du prévenu et de la partie civile, mais quant à ses intérêts civils seulement (3).

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 47.

(2) Ibid., art. 54.

(3) « L'appel des jugements rendus par les consuls français établis ailleurs qu'aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et de Barbarie, qui, aux termes de l'article 18, l. Ier, tit. IX, de l'ordonnance de 1681, devait être porté devant le parlement le plus proche du consulat où le jugement avait été rendu, doit aujourd'hui être porté devant la cour du continent qui remplace ce parlement, et non devant la cour de la colonie la plus proche du consulat. » (Bor

Le procureur général de la Cour d'Aix a aussi le droit de se porter appelant.

Dans le cas de condamnation en matière correctionnelle ou de simple police, le délai pour l'opposition est de huit jours, de la signification qui a été faite du jugement à la personne du condamné à son domicile réel ou élu, ou même à sa dernière résidence.

L'article 51 de l'ordonnance précitée déclare qu'en cas d'acquittement du prévenu, le jugement définitif, son opposition, les frais du premier jugement, de la signification et de l'opposition peuvent être mis à la charge du prévenu.

En matière d'appel, la déclaration en est faite à la chancellerie du consulat par l'appelant en personne ou par son fondé de pouvoir dans les dix jours au plus tard de la prononciation du jugement; il est sursis, pendant ce délai et l'instance d'appel, à l'exécution du jugement de condamnation.

L'appel n'est pas reçu contre le jugement par défaut; le recours en cassation, s'il y a lieu, est seulement ouvert (1).

La déclaration d'appel doit contenir élection de domicile dans la ville d'Aix, faute de quoi les notifications à faire à l'appelant peuvent être faites au parquet du procureur général près ladite Cour.

La déclaration d'appel de la partie civile doit être, dans

deaux, 24 novembre 1836; S. V., 38-2-128; Devilleneuve et Massé, v° *Consul*, n° 167, p. 214.)

(1) Ibid., art. 56.

la huitaine, notifiée au prévenu avec citation à comparaître devant la Cour d'Aix.

La loi du 28 mai 1836, art. 79 et suivants, règle les formes d'appel par le procureur général.

Le prévenu a le droit de se pourvoir en cassation contre l'arrêt qui est rendu sur l'appel du jugement correctionnel, ou s'il intervient sur une accusation de crime. Il faut cependant se conformer aux distinctions énoncées au titre III, du livre II du Code d'instruction criminelle (1).

Si l'accusé est contumace, on procède suivant la loi du 28 mai 1836, articles 36 et suivants, et 74 (2).

Les crimes de piraterie sont positivement exclus de ceux dont les consuls doivent connaître. La loi spéciale du 10 avril 1825 règle la poursuite et le jugement de ces crimes (3).

5. Voici la circulaire de la marine du 22 juillet 1851, sur les rapports de mer des capitaines de navires marchands, et les documents annoncés *suprà* :

« Messieurs, mes prédécesseurs se sont occupés, à diverses reprises, d'obtenir l'accomplissement des obligations imposées aux capitaines du commerce, en ce qui touche la rédaction et la remise de leurs *rapports de mer* (ordonnance de 1681, liv. Ier, tit. X, art. 4, 5, 6 et suivants; loi du 22 août 1791, tit. II, art. IV, et tit. VI,

(1) Voyez tit. III du livre II du Code d'instruction criminelle.

(2) Pour les peines, suivant les divers cas ci-dessus spécifiés, voyez Devilleneuve et Massé, nos 196, 198, 199.

(3) Voy. aussi loi du 28 mai 1836, art. 82.



art. 1 ; articles 241, 242, 243 et 245 du Code de commerce.)

« Ainsi, les circulaires (*police de la navigation*) des 7 mai et 4 août 1834, n°s 9 et 12, notificatives de la dispense accordée aux capitaines *étrangers* de remettre en France leurs rapports aux tribunaux de commerce et aux juges de paix, ces circulaires, dis-je, ont développé les considérations d'intérêt général aussi bien que d'intérêt particulier sur lesquelles repose l'obligation maintenue à l'égard des capitaines français, quelle que soit la nature du voyage.

« La circulaire du 27 novembre 1844, n° 3,157, prescrit l'indication, sur les rapports, des quartiers et numéros d'inscription des signataires ; elle recommande, en outre, aux capitaines de mentionner toujours le taux détaillé des droits étrangers de douane et de navigation contre lesquels ils croient avoir à réclamer.

« Ces prescriptions sont reproduites : la première dans la circulaire du 4 janvier 1850 (*Bulletin officiel de la marine*, n° 1, p. 1) ; la seconde, dans celle du 25 novembre 1845 (*Annales maritimes* de 1846, partie officielle, p. 256.)

« Cette dernière circulaire a signalé, d'ailleurs, les points principaux sur lesquels il est essentiel que nos marins dirigent leurs investigations.

« Malgré ces recommandations multipliées, le but que l'on poursuivait n'a point encore été atteint. Les rapports ne présentent pas toujours les indications nécessaires : plusieurs sont libellés avec une concision presque dérisoire.

« Certains capitaines, et ceci est plus grave, livrent à la

presse des faits qu'ils n'ont point mentionnés dans leurs rapports (1) et qu'ils accompagnent d'attaques plus ou moins vives, dirigées soit contre des autorités étrangères, soit contre des agents français.

« Nos navigateurs ont cependant ressenti maintes fois les heureux effets de l'activité et de la persistance du département de la marine, à l'occasion des réclamations fondées qui lui étaient transmises; son intervention ne saurait s'exercer à l'égard de celles dont il n'a pas été régulièrement et directement saisi. La publicité donnée à ces dernières diminue, d'ailleurs, leurs chances de succès, en ce qu'elle peut indisposer les gouvernements étrangers contre les agents desquels sont dirigées des imputations souvent exagérées.

« J'ajouterai qu'en se livrant, *à priori,* dans les journaux, à des plaintes contre les autorités maritimes, coloniales ou consulaires, les capitaines dont il est ici question méconnaissent complétement les règles de subordination et de déférence rappelées, en dernier lieu, par la circulaire du 18 juin 1850 (*Bull. officiel de la marine*, n° 19, p. 526).

---

(1) Nous rapprochons de la circulaire du 22 juillet 1851, celle du 19 février 1852, sur la gestion des naufrages :

« Messieurs, la circulaire du 31 août 1848, insérée au *Bulletin officiel,* 1848, 2e semestre, p. 263, qui traite du service des Consuls comme suppléant les administrateurs de la marine et les trésoriers des Invalides à l'étranger, ayant été appliquée avec le discernement que l'on devait attendre des fonctionnaires chargés de son exécution, a produit d'heureux résultats sous le double rapport de la célérité des opérations matérielles et de la régularité des écritures, et

« Nul ne saurait être juge dans sa propre cause, et lorsque, cédant trop précipitamment aux suggestions de

---

si la remise des produits éprouve encore quelques lenteurs, ces retards, je le reconnais, doivent, dans le plus grand nombre de cas, être attribués à l'éloignement et à des difficultés locales.

« Cependant, quelques-unes des dispositions de cette circulaire paraissant n'être pas bien comprises partout, et pour en assurer d'autant mieux l'exécution, j'ai jugé utile d'adresser de nouvelles explications.

« Ainsi, on n'a pas généralement attaché une importance suffisante à la recommandation consignée à la page 17 de ces instructions : *Mode de justification des dépenses*, non plus qu'à la note de la page 20 sur le même objet; et, dans quelques Consulats, les pièces justificatives contiennent en bloc les dépenses du bâtiment et celles qui se rattachent à la cargaison. Cette confusion est toujours un grand embarras pour les commissaires de l'inscription maritime des ports d'armement chargés de dresser l'état définitif de la liquidation du sauvetage, et parfois l'absence de documents clairs et précis place le trésorier public dans l'obligation de repousser le remboursement des sommes qui lui sont réclamées au titre du navire.

« Je recommande donc de former désormais deux dossiers distincts des pièces transmises au ministère, à l'appui de la comptabilité des naufrages, et de donner à chacune d'elles, d'après le classement des dépenses de l'état de liquidation, un numéro d'ordre, qui sera reporté sur un bordereau indicatif, de façon que l'on ne puisse confondre les deux natures de dépense. Je rappelle à ce sujet que les comptes, factures ou reçus, écrits ou traduits en français, doivent toujours être arrêtés en argent de France et accompagnés d'un certificat constatant le cours du change.

« Pour faciliter la reddition des comptes de sauvetage, un modèle d'état a été annexé à la circulaire du 31 août 1848, avec invitation

l'intérêt ou de la passion, on confie l'énonciation de ses griefs aux journaux, l'on s'expose à émettre des assertions inconsidérées ou inexactes dont on peut se repentir ensuite, mais qui n'en ont pas moins porté une atteinte funeste à la

---

d'avoir à s'y astreindre. De nouveau, j'exprime le désir que cette prescription soit toujours observée ; ce même modèle ayant été légalement ordonné pour l'usage des ports, il en résulte que les opérations du Consulat se trouvent naturellement contrôlées par la liquidation définitive.

« Comme il est conservé à Paris un dossier spécial par bâtiment naufragé, je recommande de ne jamais traiter dans la correspondance qu'une seule affaire dans une même lettre.

« L'article 38 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, d'accord en cela avec la déclaration du 18 décembre 1728, défend de payer les gages des marins débarqués en pays étranger, quel que soit le motif du débarquement, et veut que ces loyers soient déposés dans la caisse de la Chancellerie. Cependant, en matière de sauvetages, et pour peu qu'il y ait un produit net, il est passé en habitude, dans quelques localités, de payer les décomptes qui peuvent revenir aux capitaines et seconds des navires naufragés, de sorte que ceux-ci touchent l'intégralité de leurs salaires dans le Consulat, tandis que les autres marins de l'équipage ne reçoivent en France qu'une part proportionnelle à ce qu'ils ont gagné, et d'autant plus faible, que la somme prélevée pour satisfaire aux exigences des officiers a été plus forte.

« C'est là, il faut le dire, un usage abusif, contraire à l'équité, et qu'il importe de faire cesser le plus promptement possible, les règlements en vigueur devant être appliqués à tous et sans acception de grade. Si, par des circonstances imprévues, qui ne peuvent être bien appréciées que sur les lieux, l'autorité consulaire est amenée à faire quelques payements partiels, ces à-compte ne doivent jamais

considération qu'il est si nécessaire de conserver à tout homme revêtu d'un caractère public.

« C'est au ministre de la marine seul, dont l'équité ne

---

atteindre le chiffre de ce qui peut revenir au marin dans la répartition des fonds libres applicables aux loyers.

« Il est d'ailleurs toujours facile aux Consuls de connaître exactement la somme revenant à chaque homme, puisqu'en même temps qu'ils ont à remettre en France le net produit du bâtiment, ils doivent joindre à cet envoi un état nominatif portant décompte des salaires acquis.

« Pour effectuer la remise du net produit des sauvetages, il est des Consuls qui ont fait parvenir au ministre des traites de commerce tirées directement par un négociant du pays ou même par le capitaine naufragé, à l'ordre du trésorier général des Invalides. Ces effets, privés de l'endossement du Consul, devenaient irréguliers, puisque le tireur était sans intérêt direct avec l'établissement des Invalides, et que, par ce fait, la valeur exprimée n'avait pas un motif réel. Ils offraient, en outre, le double inconvénient d'amoindrir les garanties et de placer le comptable à Paris en présence de correspondants avec lesquels ses rapports ne sont pas autorisés.

« Les Consuls devront donc, à l'avenir, en continuant à n'accepter que des traites de négociants d'une solvabilité notoire, ne recevoir lesdites traites *qu'à leur ordre*, eux seuls ayant qualité pour les transporter régulièrement au trésorier général des Invalides.

« Il a été remarqué que, dans certains Consulats, l'économie désirable n'était pas toujours apportée dans la gestion des naufrages, et des frais frustratoires, résultant de gratifications à divers, de commissions allouées sans motifs suffisants, ou de l'intervention d'agents non autorisés, ont été de la part du ministère de la marine, l'objet de redressements qu'il est d'une bonne administration de savoir éviter.

« Le rapatriement des marins naufragés dans les contrées loin-

leur a jamais fait défaut, que nos marins doivent trans mettre les réclamations et les plaintes qu'ils croiraient devoir

---

taines doit aussi, de ma part, être le sujet d'une recommandation spéciale. Il arrive fréquemment que des capitaines négligent, dans un but tout personnel, de profiter de l'embarquement qui leur est assigné sur un navire en retour direct ; puis, à peine le bâtiment est-il sous voiles qu'ils demandent à être rapatriés par la voie des Etats-Unis ou de l'Angleterre. En cédant désormais à de semblables obsessions, les Consuls s'exposeraient à voir rejeter de leurs comptes l'excédant des frais résultant de ces passages de faveur, l'ordonnance du 12 mai 1836 ayant, d'ailleurs, pourvu largement aux besoins des marins du commerce disgraciés, dont le grand nombre devient une charge onéreuse pour le Trésor public. Ce n'est donc qu'en l'absence de bâtiments français que les équipages naufragés doivent être rapatriés sur des navires étrangers, et il convient d'y apporter toujours la plus stricte économie. La même recommandation s'applique également aux frais de nourriture et d'entretien des marins.

« Depuis que la circulaire du 19 mai 1848, fondée sur des principes de droit et d'humanité, en modifiant celle du 23 octobre 1824, sur l'imputation des loyers des marins, a fait passer le paiement des salaires avant les frais d'entretien et de rapatriement, il en est résulté qu'un certain nombre de liquidations de naufrages présentent un excédant de dépense au compte du navire, et que, par suite, ces excédants se traduisent en sommes plus ou moins importantes qui retombent définitivement à la charge de l'Etat.

« Il était du devoir de l'administration de rechercher les moyens d'atténuer les dépenses de cette nature, et elle n'en pouvait trouver un plus efficace que celui qui consiste à porter en recette un produit jusqu'alors négligé. De là la disposition qui prescrit de prélever le fret pour la distance parcourue, sur les marchandises sauvées, soit qu'elles aient été vendues, soit qu'elles aient été remises en nature

former contre les autorités dont il s'agit. Je vous invite donc à adresser, à cet égard, les recommandations néces-

---

aux réclamateurs, cette prescription, d'ailleurs conforme à l'article 296 du Code de commerce, pouvant, dans beaucoup de cas, rétablir l'équilibre entre la recette et la dépense.

« Mais, comme c'est aux tribunaux de commerce qu'il appartient, en France, de prononcer sur la question du fret, il m'a paru opportun de rappeler succinctement ici comment, en semblables circonstances, on procède dans nos ports.

« Chaque fois qu'il y a lieu, le commissaire de l'inscription maritime adresse une requête au président du tribunal de commerce à l'effet de faire fixer le fret sur les marchandises *dans la proportion de ce que le voyage est avancé*, et il joint, à l'appui de sa demande, un certificat de deux courtiers maritimes, ou, à défaut de deux négociants, constatant le degré d'avancement du voyage et la distance qui reste à parcourir jusqu'au port de destination.

« Ce mode d'opérer, à la fois simple et rapide, satisfait à tous les intérêts engagés, et je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il soit appliqué aux naufrages survenus à l'étranger.

« Toutefois, les Consuls devront se bien pénétrer que c'est comme juges commerciaux, qu'après s'être entourés de tous les éléments utiles, ils sont appelés à prononcer sur la fixation du fret; c'est, en un mot, une ordonnance à rendre, et pour laquelle les droits seront perçus d'après les tarifs en vigueur dans leur chancellerie, le rôle de suppléant des administrateurs de la marine ne devant commencer qu'avec l'exécution de la sentence rendue. Cette distinction est d'autant plus essentielle à établir qu'elle place la décision consulaire en dehors des discussions que pourraient vouloir soulever les réclamateurs de la cargaison.

« Dès lors, et pour mieux marquer la qualité dans laquelle les Consuls doivent agir, il convient qu'ils se fassent présenter, par le capitaine du navire naufragé ou tout autre ayant droit, une demande

saires à nos capitaines, en les prévenant que je n'hésiterai point à sévir contre ceux qui manqueront désormais à celui de leurs devoirs que je signale aujourd'hui.

---

en règlement du fret, et ce n'est qu'en l'absence des intéressés qu'ils auront à le fixer d'office. Cette dernière circonstance devra être mentionnée dans l'ordonnance qui interviendra.

« Il a été généralement remarqué que, dans les comptes dressés pour les bâtiments condamnés comme innavigables, on portait en liquidation une somme représentant les quinze centimes par cent francs attribués au chancelier, par l'article 8 de l'arrêté du 17 floréal an IX, sur toutes les sommes déposées dans la caisse du Consulat, et provenant de la vente des prises ou des bâtiments naufragés. Les condamnations pour cause d'innavigabilité n'étant point comprises dans les deux catégories ci-dessus, il n'y a pas lieu de percevoir cette allocation.

« Tels sont les points principaux du service des bris et naufrages, sur lesquels j'ai cru devoir m'expliquer de nouveau, pour faciliter l'application des règles en cette matière.

« Je vous invite à vous conformer exactement aux dispositions de la présente circulaire, que vous devrez faire enregistrer dans votre chancellerie. Veuillez aussi m'en accuser réception.

« *Signé :* TH. DUCOS. »

Voici enfin le décret du 22 septembre 1854, qui étend les attributions des agents vice-consuls de France :

« NAPOLÉON, etc.

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des affaires étrangères ;

Vu l'article 2 de l'ordonnance royale du 26 octobre 1833 [1] ;

« Vu les articles 234 et 237 du Code de commerce ;

« Considérant que, dans certains pays, les autorités territoriales

[1] IX[e] série, 2[e] partie, 1[re] section, Bull. 266, n° 5054.

« Je saisis cette occasion pour vous inviter à tenir la main à la stricte exécution des diverses prescriptions rappelées dans la présente circulaire.

Signé : P. DE CHASSELOUP-LAUBAT. »

---

ne sont point compétentes pour autoriser les emprunts à la grosse, et veiller à l'accomplissement des formalités que les lois françaises imposent aux capitaines de la marine marchande à l'étranger, dans le cas de relâche forcée avec ou sans avaries ;

« Voulant rémédier à cet inconvénient, et assurer, sous ce rapport, une protection efficace au commerce français ;

« Notre Conseil d'état entendu,

« Avons décrété et décrétons ce qui suit :

« Art. 1er. — Lorsqu'un navire de commerce français relâchera, avec ou sans avaries, dans le port de leur résidence, les agents vice-consuls de France pourront comme les consuls, et lorsque ces attributions leur auront été spécialement conférées par nous : 1° recevoir tous rapports de mer et protêts d'avaries ; 2° nommer et commettre, sur la requête des capitaines, tous experts pour, sous la foi du serment, visiter les navires et constater leur état d'avarie ; 3° donner aux capitaines toutes autorisations, soit pour souscrire et consentir des emprunts à la grosse aventure, soit pour vendre ou mettre en gage la partie des cargaisons nécessaire pour acquitter les dépenses résultant de leur relâche.

« Art. 2. — Les mêmes agents pourront aussi, sur le vu du rapport d'experts constatant l'état d'innavigabilité d'un bâtiment de commerce, en autoriser l'abandon et la mise en vente. »

DES PRISES MARITIMES (1).

Sommaire.

1. Encore bien que les prises maritimes ne se rattachent pas directement à notre sujet, puisque notre étude principale est le droit maritime suivant les principes de notre Code

---

(1) Un décret du 18 juillet 1854 a institué un conseil des prises à Paris; les décisions peuvent être déférées au Conseil d'état. Voyez Pistoye et Duverdy, II, p. 228 et suiv., et *infrà*, n° 12.

On doit, autant que possible et dans l'intérêt de la civilisation, adoucir les droits de la guerre; tel a été l'esprit qui a inspiré en France le décret du 29 mars 1854.

Par ce décret on respectait le droit des neutres, mais sous réserve de saisie des articles de contrebande et de guerre, et d'empêcher les neutres de transporter les dépêches de l'ennemi ou de violer le blocus. A cette époque le gouvernement ne voulut pas délivrer des lettres de marque; c'est ce qui résulte de la nomenclature de plu-

de commerce, nous exposerons cependant ici quelques notions en cette matière, suivant l'ancien droit, et depuis le décret du 18 juillet 1854 qui n'abroge pas en tous points les anciennes lois. (Voyez cependant *infrà*, n°. 12).

---

sieurs actes émanant des puissances belligérantes ou neutres dont le texte se trouve dans l'ouvrage de MM. Pistoye et Duverdy, *Sur les Prises Maritimes*. Nous les indiquerons bientôt.

Voici d'abord les principaux actes émanés des puissances belligérantes dans la guerre de 1854 :

Communication relative à la déclaration de guerre faite par le ministre d'Etat au Sénat et au Corps législatif, le 27 mars 1854.

« Messieurs les Sénateurs, messieurs les Députés,

« Le Gouvernement de l'Empereur et celui de Sa Majesté Britannique avaient déclaré au cabinet de Saint-Pétersbourg que, si le démêlé avec la Sublime Porte n'était pas replacé dans les termes purement diplomatiques, de même que si l'évacuation des principautés de Moldavie et de Valachie n'était pas commencée immédiatement et effectuée à une date fixe, ils se verraient forcés de considérer une réponse négative ou le silence comme une déclaration de guerre.

« Le cabinet de Saint Pétersbourg ayant décidé qu'il ne répondrait pas à la communication précédente, l'Empereur me charge de vous faire connaître cette résolution, qui constitue la Russie avec nous dans un état de guerre dont la responsabilité appartient tout entière à cette puissance. »

Déclaration relative à la sortie des navires russes des ports français.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

« Sire,

« Votre Majesté, voulant concilier les intérêts du commerce avec

La guerre a ses lois que le progrès des mœurs tend chaque jour à adoucir.

---

les nécessités de la guerre, a décidé que, même après l'ouverture des hostilités, il convient de protéger encore, aussi largement que possible, les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant la guerre.

« C'est dans cette pensée que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté un projet de déclaration qui accorde aux navires de commerce russes un délai de six semaines pour sortir des ports français Cette déclaration assure, en même temps, à ces navires, la possibilité de se rendre directement au port de destination, sans qu'ils soient, dans l'intervalle, susceptibles d'être capturés.

« Quant aux Français qui ont en ce moment des navires russes en chargement pour leur compte dans les ports de la Russie, j'aurais désiré que les lois de la guerre eussent permis de les autoriser à faire venir en France ces bâtiments; mais il aurait fallu accorder pour le retour une immunité qui aurait eu pour conséquence de laisser le pavillon de l'ennemi naviguer pendant un temps presque illimité.

« Au surplus, ils n'auront d'autre sacrifice à s'imposer qu'un transbordement sur des navires ne portant pas le pavillon russe.

Signé : DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLÉON.

Paris, le 27 mars 1854.

Déclaration qui suit le Rapport adressé à l'Empereur.

« Art. 1er. Un délai de six semaines, à partir de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français.

« En conséquence, les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la déc'aration de guerre, entreront dans

Le droit de prise, considéré en lui-même, est un moyen d'acquérir la propriété. MM. de Pisloye et Duverdy, dans

---

les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au neuf mai inclusivement.

« Art. 2. Ceux de ces navires qui viendraient à être capturés par les croiseurs français, après leur sortie des ports de l'empire, seront relâchés, s'ils établissent, par leurs papiers de bord, qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir.

Le ministre des affaires étrangères,

Drouyn de Lhuys.

Les mesures prises à l'égard de la Russie furent complétées par la *Déclaration de la France relative aux neutres, aux lettres de marque, etc.*

RAPPORT A L'EMPEREUR.

« Sire,

« A une époque où les relations maritimes et les intérêts commerciaux occupent une si large place dans l'existence des peuples, il est du devoir d'une nation qui se trouve contrainte à faire la guerre de prendre les mesures nécessaires pour en adoucir autant que possible les effets, en laissant au commerce des peuples neutres toutes les facilités compatibles avec cet état d'hostilité auquel ils cherchent à demeurer étrangers.

« Mais il ne suffit pas que les belligérants aient la pensée intime de respecter toujours les droits des neutres ; ils doivent de plus s'efforcer de calmer, par avance, ces inquiétudes que le commerce est toujours si prompt à concevoir, en ne laissant planer aucun doute sur les principes qu'ils entendent appliquer.

« Un règlement sur le devoir des neutres pourrait paraître une

leur *Nouveau Traité des Prises maritimes*, ouvrage du reste très-remarquable, n'admettent point cette définition.

---

sorte d'atteinte à la souveraineté des peuples qui veulent garder la neutralité; une déclaration spontanée des principes auxquels un belligérant promet de conformer sa conduite semble, au contraire, le témoignage le plus formel qu'il puisse donner de son respect pour les droits des autres nations.

« C'est dans cette pensée qu'après m'être concerté avec le gouvernement de Sa Majesté Britannique, j'ai l'honneur de soumettre à la haute approbation de Votre Majesté la déclaration suivante.

Signé : DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLEON.

Paris, le 29 mars 1854.

DÉCLARATION.

« S. M. l'Empereur des Français, ayant été forcé de prendre les armes pour secourir un allié, désire rendre la guerre aussi peu onéreuse que possible aux puissances avec lesquelles elle demeure en paix.

« Afin de garantir le commerce des neutres de toute entrave inutile, Sa Majesté consent pour le présent à renoncer à une partie des droits qui lui appartiennent comme puissance belligérante, en vertu du droit des gens.

« Il est impossible à Sa Majesté de renoncer à l'exercice de son droit de saisir les articles de contrebande de guerre, et d'empêcher les neutres de transporter les dépêches de l'ennemi. Elle doit aussi maintenir intact son droit, comme puissance belligérante, d'empêcher les neutres de violer tout blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les forts, les rades ou côtes de l'ennemi.

« Mais les vaisseaux de Sa Majesté ne saisiront pas la propriété

Regarder le droit de prise comme un moyen d'acquérir la propriété, disent-ils, c'est adopter la maxime barbare du vieux droit romain ; « *Ea quæ ex hostibus capiuntur, jure*

---

de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins que cette propriété ne soit contrebande de guerre.

« Sa Majesté ne compte pas revendiquer le droit de confisquer la propriété des neutres trouvée à bord des bâtiments ennemis.

« Sa Majesté déclare en outre que, mue par le désir de diminuer autant que possible les maux de la guerre et d'en restreindre les opérations aux forces régulièrement organisées de l'Etat, elle n'a pas pour le moment l'intention de délivrer des lettres de marque pour autoriser les armements en course. » — Les actes que nous venons de citer ont été suivis de plusieurs autres.

Voy. Déclaration du ministère des affaires étrangères d'Angleterre relative au commerce neutre ; ordre du conseil de S. M. B. qui déclare de libre commerce les marchandises du cru de l'ennemi ou appartenant à l'ennemi (Extrait de la *Gazette de Londres* du 18 avril); avis du ministère des finances de Russie (Extrait du n° 4 de la *Gazette du commerce* du 19 avril); décret impérial portant promulgation de la convention relative aux prises, conclue entre la France et la Grande-Bretagne; instructions pour les commandants des bâtiments de guerre de Sa Majesté l'Empereur des Français et de Sa Majesté la Reine du Royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande; question des navires ioniens (Séance de la Chambre des communes du 2 juin 1854); déclaration du roi de Suède relative à la neutralité et à la navigation de ses sujets; lettre patente du roi de Danemark; extrait de la note circulaire contenant déclaration de neutralité du roi de Danemark; circulaire du ministère de l'intérieur du Danemark du 18 octobre 1854, relative à l'acquisition de bâtiments danois par des sujets des puissances belligérantes naturalisés en Danemark; Déclaration de la reine d'Espagne, du 12 avril 1854 ; déclaration du

gentium statim nostra fiunt. » C'est proclamer le droit de conquête dans ce qu'il a de plus odieux, dans la spoliation de la propriété privée. Aussi ne consentirons-nous jamais

gouvernement sarde; déclaration du Sénat de Hambourg, du 10 avril 1854; ordonnance du Sénat de Hambourg, du 26 avril 1854; ordonnance du Sénat de Lubeck, relative au blocus des côtes étrangères et aux armements en course, publiée le 26 avril 1854; ordonnance du Sénat de Brême; ordonnance du gouvernement d'Oldenbourg, en date du 20 avril; circulaire prussienne du 21 avril concernant le blocus des ports russes; circulaire prussienne du 22 avril, concernant les devoirs de la neutralité durant la guerre; déclaration du gouvernement belge; ordonnance du grand-duc de Mecklembourg-Schwérin; loi du royaume de Hanovre; publication du gouvernement hanovrien relative au blocus des ports russes; publication du ministre des finances et du commerce du Hanovre, relative à l'acquisition des bâtiments qui ont porté jusqu'à présent le pavillon d'un des Etats belligérants; actes du gouvernement sicilien, du 17 mai 1854; décret du gouvernement autrichien en date du 23 mai 1854; ordonnance du grand-duc de Toscane; lettre adressée par le ministre de la marine aux Chambres de commerce, relativement à l'attitude des Etats-Unis de l'Amérique du Nord dans la guerre actuelle; bill du 20 avril 1818; traité entre la Russie et les Etats Unis d'Amérique; déclaration du roi des îles Sandwich; décision prise par le roi en son Conseil privé, le 15 juin 1854; décision prise, le 17 juillet 1854, par le roi en son Conseil; déclaration du gouvernement chilien.

De ces divers documents il convient de rapprocher le décret impérial rendu les 28-29 avril 1856, et portant promulgation de la déclaration du 16 avril 1856 qui règle divers points du droit maritime.

« Napoléon, etc., ayant vu et examiné la déclaration conclue, le 16 avril 1856, par les plénipotentiaires qui ont signé le traité de paix

à dire que le droit de prise est un mode d'acquérir la propriété; mais nous reconnaîtrons que c'est un moyen de guerre.

---

de Paris, du 30 mars de la même année, déclaration dont la teneur suit :

DÉCLARATION.

« Les plénipotentiaires qui ont signé le traité de Paris du 30 mars 1856, réunis en conférence, considérant que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables; que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière donne lieu, entre les neutres et les belligérants, à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits; qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important; que les plénipotentiaires, assemblés au congrès de Paris, ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs gouvernements sont animés, qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard; dûment autorisés, les susdits plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but, et, étant tombés d'accord, ont arrêté la déclaration solennelle ci-après :

1° La course est et demeure abolie :

2° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre;

« 3° La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi;

« 4° Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

« Les gouvernements des plénipotentiaires soussignés s'engagent

Ces auteurs nous semblent déplacer la question. En effet, lorsqu'une capture est faite, un Conseil des prises, en France, la Cour d'amirauté au delà du détroit, examinent si la capture a eu lieu conformément aux dispositions décrétées pour la conduite de guerre, et dans ce cas, le produit en est adjugé aux capteurs. Or il y a évidemment, dès lors, propriété acquise, chose jugée. Sans doute on peut, au nom de certaines idées philosophiques, et au point de vue du droit naturel, attaquer le droit de prise en lui-

---

à porter cette déclaration à la connaissance des Etats qui n'ont pas été appelés à participer au congrès de Paris et à les inviter à y accéder.

« Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs gouvernements pour en généraliser l'adoption ne soient couronnés d'un plein succès.

« La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y auront accédé.

« Fait à Paris, le 16 avril 1856.

« *Signé :* A. Walewski, Bourqueney, Buol-Schauenstein, Hubner, Clarendon, Cowley, Manteuffel, Hatzfeldt, Orloff, Brunow, Cavour, de Villamarina, Aali, Mehemmed-Djemil.

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères, nous avons décrété :

« Art. 1er — La susdite déclaration est approuvée et recevra sa pleine et entière exécution.

« Art. 2. — Notre ministre des affaires étrangères (M. Walewski) est chargé, etc. »

même ; mais le droit de prise étant admis comme légitime, c'est certainement un moyen d'acquérir la propriété par le moyen de la guerre, si l'on veut.

En 1792, Guadet proposa à l'Assemblée législative, au nom des principes du droit naturel, de supprimer l'armement en course. Vergniaud répondit : « M. Guadet a dit que proposer de continuer l'armement en course, c'était comme si l'on plaçait des hommes pour dévaliser sur la route de Vienne. Je réponds à M. Guadet qu'il existe un droit des gens, et qu'en supposant que les hommes qu'il poste sur la route de Vienne soient revêtus d'un uniforme, toutes leurs actions seront légitimes quoiqu'elles ne soient pas naturelles. »

2. Les prises maritimes sont le but que se proposent les armements en course.

Le droit de prise, conséquence de la guerre, n'appartient qu'au souverain ; les particuliers ne peuvent l'exercer qu'en vertu d'une délégation expresse.

Le navire est armé en course, quand il a pour but l'attaque.

Il est armé en guerre et marchandise, quand il a pour objet la défense.

Quiconque fait la course sans autorisation est considéré comme pirate (1).

Les articles 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, de l'arrêté du 2 prairial, règlent tout ce qui con-

(1) Bravard, p. 481 ; Dalloz, v° *Droit naturel et des gens*, n° 138 ; arr. 2 prairial an XI, art. 34.

cerne la délivrance des lettres de marque et le cautionnement des armateurs, mentionné par l'article 217 du Code de commerce.

La caution fournie par l'armateur n'est tenue qu'à des dommages-intérêts et à l'amende ; elle ne répond point de la restitution de ce qui a été pris illégalement (1).

La police de la course est soumise aux prescriptions énoncées dans l'arrêté précité, articles 31 à 50.

Le droit de rançon, notamment, s'il n'eût pas été réglé n'aurait servi qu'à déguiser une prise illégitime : tels sont les motifs qui ont dicté les règles énoncées dans les articles 40 à 50 de l'arrêté précité (2).

Une prise n'est donc valablement faite que par un navire pourvu de *lettres de marque* délivrées conformément aux règlements sur les armements en course.

Mais si un navire qui n'a point de lettres de marque est attaqué, et qu'il s'empare du navire agresseur, la prise est légitime (3).

Si des prisonniers de guerre à l'étranger enlèvent un navire ennemi en s'évadant, la prise est encore légitime (4).

On ne peut, sans violer le droit des gens, prendre un navire ennemi dans les ports et baies fermés d'une puis-

---

(1) Cass., 18 nivôse an XIII ; S V., 27-7-2-818.

(2) Sur la composition de l'équipage des armateurs en course, voy. articles 9, 10; 11, 12, 13, §§ 1, 2, 3, de l'arrêté du 2 prairial an XI, et de l'ordonnance du Conseil d'Etat du 17 novembre 1819.

(3) Favard, v° *Prises*, n° 1 ; Merlin Rep. *eod.*, § 3, n° 5.

(4) Décret du 18 vendémiaire an II ; Favard et Merlin, *ubi suprà*, n° 6.



sance neutre, ou bien dans l'espace de mer (1) sur lequel s'étend la juridiction de cette puissance (2).

Cependant Casaregis, discours 174, n° 11 ; Besoldus, *De Jure territoriali*, cap. III, n° 4 ; Loccenius, *De Jure maritimo*, lib. I, cap. VIII, n° 10, et d'autres auteurs, accordent un droit de poursuite au corsaire.

Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, p. 286, a soutenu l'opinion contraire, qui a prévalu.

Les navires des pêcheurs sont exceptés de ceux sur lesquels peut s'exercer le droit de prise (3).

Les marchandises des Français ou alliés qui se trouvent sur un navire ennemi sont de bonne prise (4).

---

(1) Portée de canon ; et, dans l'usage, de deux lieues.

(2) Décisions du conseil des prises, des 27 thermidor an VIII, et 19 octobre 1805 ; Favard, v° *Prises maritimes*, § 3, n° 1 ; Merlin, *eod.*, § 4, n° 2.

(3) Ordonn. du 1er octobre 1692 ; Favard, v° *Prises maritimes*, § 2, n° 3 ; Merlin, *eod.*, § 3, art. 1, n° 3.

Les bateaux destinés à la pêche sur les côtes, ne sont pas de bonne prise. — *En d'autres termes :* La pêche est toujours neutre. — A cet égard, le gouvernement français n'use pas de représailles contre les Anglais. » (Décis. du conseil des prises, 9 thermidor an IX ; S. V., 1-2-331 ; D. A., 11-335 ; Devilleneuve et Massé, n° 65, p. 576.)

(4) Ordonn. de 1681, tit. Ier des *Prises*, art. 7 ; Favard, v° *Prises maritimes*, § 2, nos 1 et 2 ; Merlin, *eod.*, § 3, art. 1, n° 2.

Sont de bonne prise tous navires (étrangers) armés, trouvés sans papiers de bord et sans pavillon..., lors même, qu'il serait attesté par le gouvernement du pays auquel le navire appartient, qu'à l'époque de la prise, les navires de ce pays naviguaient souvent sans passe-port et armés. (Arr. du 2 prairial an XI ; loi 10 avril 1825 ;

Il en est de même des marchandises des neutres (1).

Tout bâtiment qui combat sous autre pavillon que celui dont il a commission, ou ayant commission de deux puissances différentes, est de bonne prise. S'il est armé en guerre, le capitaine et les officiers sont punis comme pirates (2). La mise en jugement des prévenus est suspendue

---

arr. du cons. d'Etat, 13 mai 1829; S. V., 29-2-358; D. P., 29-3-22; Devilleneuve et Massé, n° 38, p. 575.)

Une capture n'est pas valable, si elle est faite à demi-lieue du territoire d'une puissance neutre. » (Cons. des prises, 27 thermidor an VIII; S. V., 11-2-218; D. A., 11-361; Devilleneuve et Massé, n° 39, p. 575.)

(1) Ordonn. des 29 juin 1779 et 2 février 1780; Chardon, *Code des Prises*, t. II, p. 731; Favard, *ubi suprà*; Merlin, *eod.*

(2) Ordonn. de 1681, tit. *des Prises*, art. 5; arr. du 2 prairial an XI, art. 52.

La neutralité résulte du rôle d'équipage arrêté par les officiers publics du lieu du départ.

Le rôle, s'il est irrégulier, peut avoir quelque effet; mais s'il est altéré, il est réputé frauduleux : il y a prévention légale d'hostilités ou inimitiés (Décision du conseil des prises, 16 thermidor an VIII; S. V., 2-2-474; D. A., 11-366; Devilleneuve et Massé, n° 49, p. 576.)

L'article 9 du règlement du 26 juillet 1778, qui exige un rôle d'équipage, entend que ce soit un rôle particulier pour chaque voyage. (Décision du conseil des prises, 6 thermidor an VIII; S. V., 2-2-284; D. A., 11-366; Devilleneuve et Massé, n° 50, p. 576.)

On ne peut considérer comme un rôle d'équipage un contrat d'engagement qui ne désigne point la demeure des matelots engagés. (Cass., 24 vendémiaire an VIII; S. V., 7-2-1134; D. A., 11-372; Devilleneuve et Massé, n° 51, p. 576.)

Un rôle d'équipage n'est pas nul, par cela seul que les officiers

jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité des prises; toutefois, à la disposition législative ci-dessus énoncée, il est une exception qui ne doit pas être méconnue.

---

qui l'ont arrêté, n'y auraient pas fait mention de leur qualité, si d'ailleurs cette qualité était bien constatée. (Cass., 24 thermidor an VII; S. V., 7-2-1133; D. A., 11-371; Devilleneuve et Massé, n° 52, p. 576.)

Lorsqu'un rôle d'équipage qui ne contient pas les noms, prénoms et demeure des matelots, n'a pas été arrêté par un officier public du lieu de départ du navire, les juges ne peuvent, sans contrevenir à l'article 9 du règlement de 1778, faire main-levée du bâtiment. (Cass., 1er brumaire an VII; S. V., 7-2-1134; D. A., 11-372; Devilleneuve et Massé, n° 53, p. 576.)

Un rôle d'équipage peut être régulier, encore qu'il ne soit revêtu d'aucun sceau. (Décision du conseil des prises, 3 messidor an VIII; S. V., 2-2-498; D. A., 11-368; Devilleneuve et Massé, n° 54, p. 576.)

Un navire qui a renouvelé son équipage, en pays neutre, n'est pas tenu, à peine de confiscation, de justifier de la nécessité de ce renouvellement. — Ici ne s'applique point l'article 10 du règlement du 26 juillet 1778. (Cass., 11 frimaire an VII; S. V., 7-2-1127; Devilleneuve et Massé, n° 55, p. 576.)

La disposition qui déclare de bonne prise les navires, naviguant sans rôle d'équipage (Règl. du 26 juillet 1778, art. 1er; loi 10 avril 1825), n'est pas applicable aux nations qui, comme les États-Unis d'Amérique, sont dispensées du rôle d'équipage par un traité diplomatique, tel que l'article 25 du traité du 6 février 1778. — Les lois et règlements maritimes de la France ne sont pas applicables aux bâtiments des nations dont les rapports maritimes avec la France sont réglés par des traités spéciaux. (Arr. du cons., 1er mars 1826; S. V., 26-2-338; Devilleneuve et Massé, n° 56, p. 576.)

Un navire américain peut être tenu pour neutre, encore qu'il n'ait pas le rôle d'équipage exigé par les règlements de 1772 et

Ainsi, un bâtiment neutre qui est porteur de double expédition doit être relâché s'il est de bonne foi (1).

Tout navire qui refuse d'amener ses voiles après la sommation qui lui est faite, peut y être contraint; en cas de résistance, il est valablement pris (2).

La semonce est le coup de canon chargé à poudre qu'on tire sur un navire pour lui dire de se faire reconnaître, et d'amener ses voiles pour être visité (3).

Le droit de semonce, en France, ne peut s'exercer que sous pavillon français (4).

Les bâtiments armés en course sont tenus d'arborer le pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, autrement ils seraient privés de la prise.

Aucun capitaine de bâtiments armés en guerre ne peut arrêter ceux des Français amis ou alliés (5).

La neutralité doit aussi être respectée, mais si le neutre cache un ennemi réel sous la robe d'un ami, il est frappé par le droit de guerre (6).

Ainsi, le pavillon couvre d'abord la marchandise (7). La

1778. (Déc. du cons. des prises, 9 prairial an VIII; S. V., 1-2-186; D. A., 11-370; Devilleneuve et Massé, n° 57, p. 576.)

(1) Avis du Conseil d'Etat des 4 et 6 janvier 1810; Merlin, v° *Prises maritimes*, § 3, art. 3, n° 9.

(2) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 57.

(3) Bravard, p. 485, 486.

(4) Favard, v° *Prises maritimes*, n° 4, § 2.

(5) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 58.

(6) Portalis, discours du 14 floréal an VIII.

(7) Loi du 23 frimaire an VIII.

loi du 29 nivôse an VI, qui décidait le contraire, a été abrogée par celle du 23 frimaire an VIII (1).

Le navire d'une puissance neutre ne peut être arrêté s'il entre dans les ports d'une puissance ennemie ou s'il en sort, mais le règlement du 26 juillet 1778 lui défend de porter secours aux places bloquées.

Suivant le même règlement (2), on peut en effet arrêter les navires des états neutres, qui sont chargés de marchandises de contrebande et de guerre destinées à l'ennemi.

On relâche le surplus des bâtiments et des cargaisons si la contrebande ne compose pas les trois quarts (3).

La contrebande de guerre se compose de toute espèce d'armes, poudre, boulets, balles, bombes, munitions de guerre; en un mot, de tout objet servant aux usages de la guerre (4).

Les passe-ports, les connaissements (5), les factures, la

---

(1) Voyez arrêté du 12 ventôse an V; traité du 8 vendémiaire an IX, et les différents actes relatifs au blocus continental; Favard, *eod.*, § 2, n°s 17 et 18; Merlin, *eod.*, § 3, art. 3.

(2) Règlement du 26 juillet 1778, art. 1.

(3) Les tribunaux ne peuvent, sans contrevenir à l'article 1er du règlement de 1778, confisquer un navire neutre, sous prétexte qu'il aurait à bord des marchandises de contrebande de guerre, si la valeur de ces marchandises est au-dessous des trois quarts de celle de la cargaison entière. » (Cass., 25 frimaire an VII; S. V., 7-2-1125; D. A., 11-365; Devilleneuve et Massé, n° 67, p 577.)

(4) Ordonn. de 1681, tit. *des Prises*, art. 11; Merlin, v° *Prises maritimes*, § 3, art. 3, n° 6.

(5) « Le connaissement qui n'est pas signé du chargeur, mais seulement du capitaine, ne fait aucune foi de la neutralité de la car-

déposition des gens de l'équipage, dont les noms, prénoms et demeures doivent être indiqués, et toutes pièces de bord, constatent la neutralité d'un navire (1).

Si le rôle dont un équipage est muni ne lui a été accordé que pour un voyage précédent, il peut être capturé (2).

De quelque nation que soit un navire pris, allié ou ennemi, s'il y a eu des papiers jetés à la mer, il peut être pris (3), car la fraude est alors présumée.

De même le passe-port ou congé d'un navire ne peut le protéger s'il est établi qu'il n'était, au moment de l'expédition, dans aucun des ports de la puissance qui lui a délivré le congé (4).

On n'a pas égard aux passe-ports si ceux qui les ont obtenus, y ont contrevenu, ou que les passe-ports expriment

---

gaison. (Cass., 29 brumaire an VII; S. V., 7-2-1123; D. A., 11-369; Devilleneuve et Massé, n° 62, p. 576.)

(1) Règlement du 26 juillet 1778, art. 2; arrêt du 26 octobre 1692; Favard, v° *Prises maritimes*, § 2, n° 5, et § 3, art. 3, n° 5; Merlin, ibid., § 3, art. 3, n° 4.

(2) Favard, v° *Prises maritimes*, n° 13, § 2.

(3) Règlement du 26 juillet 1778, art. 3.

(4) Loi du 26 juillet 1778, art. 4; voyez Merlin, v° *Prises maritimes*, § 3, art. 3, n° 9.

Le passe-port est la preuve spécifique que l'on n'est pas l'homme de l'ennemi, et que l'on voyage sous la protection d'une puissance neutre : il prouve que le pavillon n'est pas un masque, que la propriété du navire n'est pas devenue ennemie. — Dans la mer Baltique, on peut le remplacer par un certificat de construction et de propriété prussienne; il n'en est pas de même pour les navires qui sortent de la Baltique. (Décision du cons. des prises, 16 thermidor

le nom d'un navire différent de celui dont la nomination se trouve dans les autres pièces du bord.

Toutefois, les preuves des changements de noms, établissant l'identité du bâtiment, et faisant partie de ces mêmes

---

an VIII; S. V., 2-2-78; D. A., 11-366; Devilleneuve et Massé, n° 40, p. 575.)

La présomption de neutralité du navire résultant du passe-port est détruite par une lettre trouvée dans les papiers du capitaine, portant que la propriété est réellement ennemie. (Déc. du cons. des prises, 17 b umaire an IX; S. V., 2-2-504; D. A., 11-342; Devilleneuve et Massé, n° 41, p. 575.)

Le passe-port peut être valide, encore que le navire pour lequel il est délivré, soit dans un port étranger, au moment de la délivrance.

Il suffit que le navire se soit ultérieurement rendu dans le port où le passe-port le suppose, et que ce soit de ce port que le navire ait été réellement expédié. — En tous cas, la nullité du passe-port n'emporterait pas confiscation. (Déc. du cons. des prises, 3 messidor an VIII; S. V., 2-2-498; D. A., 11-368; Devilleneuve et Massé, n° 42, p. 575.)

Est nul le passe-port accordé à un navire, par un gouvernement, dans l'un des ports duquel ce navire ne se trouve pas, à l'époque de sa date. (Cass., 12 vendémiaire an VIII; S. V., 7-2-1131; D. A., 11-366; Devilleneuve et Massé, n° 43, p. 575.)

Pour établir qu'un navire n'était pas, au moment où son passe-port lui a été expédié, dans les états du prince qui l'a accordé, des présomptions ne suffisent pas; il faut, à cet égard, des preuves proprement dites. (Cass., 17 pluviose an VII; S. V., 7-2-1130; D. A., 11-364; Devilleneuve et Massé, n° 44, p. 575.)

Un passe-port non signé est sans valeur aucune pour établir la nationalité d'un navire : le défaut de signature est une nullité substantielle qui n'a pas besoin d'être prononcée par la loi. (Déc. du

pièces, protègent le navire si elles ont été reçues par des officiers publics du lieu du départ et enregistrées devant le principal officier de police (1).

Les passe-ports accordés par les puissances neutres ou alliées ne peuvent servir ni aux propriétaires, ni aux maîtres des bâtiments sujets de puissances ennemies, s'ils n'ont été naturalisés et s'ils n'ont transporté leur domicile dans les états de ces puissances (2).

Toutefois cette naturalisation est comme non avenue si

---

cons. des prises, 6 thermidor an VIII; S. V., 2 2-484; D. A., 11-366; Devilleneuve et Massé, n° 45, p. 576.)

Le passe-port d'un navire peut être délivré sans destination précise. (Déc. du cons. des prises, 6 thermidor an VIII; S. V., 2-2-474; Devilleneuve et Massé, n° 46, p. 576.)

La nullité du passe-port n'entraîne pas nécessairement la saisissabilité du navire; elle ne produit cet effet qu'à défaut d'autres pièces de bord suffisantes pour justifier la neutralité du capturé. (Cass., 17 pluviôse an VII; S. V., 7-2-1130; D. A., 11-364; Devilleneuve et Massé, n° 47, p. 576.)

La relâche forcée ne peut être considérée comme une infraction au passe-port, et donner lieu, d'après l'article 5 du règlement du 26 juillet 1778, à la saisie du navire neutre. » (Cass., 2 floréal an VII; S. V., 7-2-1132; D. A., 11-372; Devilleneuve et Massé, n° 48, p. 576.)

(1) Règlement de 1778, art. 5.

Les dommages-intérêts sont dus aux capturés toutes les fois que le capteur a dû reconnaître leur neutralité. (Décis. du cons. des prises, 9 prairial an VIII; S. V., 1 2-186; D. A., 11-370; Devilleneuve et Massé, n° 76, p. 577.)

(2) Règlement de 1778, art. 6.

les propriétaires des bâtiments sont retournés dans les états ennemis pour y faire leur commerce (1).

Suivant l'article 7 (règlement de 1778)), les bâtiments de fabrique ennemie ne peuvent être réputés neutres ou alliés s'il n'est justifié par pièces authentiques de la vente ou cession avant le commencement des hostilités.

L'acte translatif de propriété doit être enregistré par-devant le principal officier du lieu du départ, et signé du propriétaire ou du porteur de ses pouvoirs (2).

L'article 8 dispose encore que les bâtiments de fabrique ennemie pris pendant la guerre et vendus aux sujets des états alliés ou neutres, peuvent être réputés de bonne prise si l'on ne trouve à bord des actes constatant la cession et l'adjudication valable, avant le commencement des hostilités.

Lorsque, sur un bâtiment étranger (3), il y a un subrécargue, marchand, commis, ou officier major d'un pays ennemi, ou lorsque l'équipage est composé de matelots sujets des états ennemis, au delà du tiers, la prise du navire est valable.

Mais il y a exception à cette règle, s'il est justifié qu'on a été obligé de prendre des officiers ou matelots dans les ports où on a relâché pour remplacer ceux qui sont morts (4).

---

(1) Règlement de 1778, art. 6.

(2) Ibid.

(3) Ibid., art. 9.

(4) Ibid., art, 10.

Un équipage n'est pas réputé ennemi, encore qu'il soit composé

Au surplus, les pièces trouvées à bord sur la nature du navire sont les seules auxquelles on a égard (1).

Les pièces produites après la prise ne seraient d'aucune utilité (2).

On peut penser en effet que ces pièces ainsi produites sont entachées de fraude, puisqu'elles ont été dissimulées pendant un certain temps, et, en matière de prises, le doute est interprété contre le navire qui est arrêté.

3. Le capitaine, capteur d'un navire, doit se saisir des congés, passe-ports, lettres de mer, chartes parties, connaissements et autres papiers existant à bord. On dépose le tout

---

de plus d'un tiers de matelots sujets d'un prince ennemi, lorsque ces matelots habitent une partie des états de ce prince qui, par un traité particulier fait avec une autre puissance, sont considérés comme neutres. (Cass., 24 germ. an VII; S. V., 7-2-1126; D. A., 11-372; Devilleneuve et Massé, n° 63, p. 576.)

(1) Le navire présumé neutre, d'après l'ensemble de pièces exigées, peut cependant être déclaré de bonne prise, si par quelqu'une des pièces trouvées à bord il y a preuve qu'il est ennemi. (Déc. du cons. des prises, 17 brumaire an X; S. V., 2-2-460; D. A., 11-353; Devilleneuve et Massé, n° 58, p. 576.)

Sont pièces de bord les pièces présentées après la capture, s'il est constant qu'elles étaient à bord lors de la capture. (Déc. du cons. des prises, 17 brumaire an X; S. V., 2-2-490; D. A., 11-353; Devilleneuve et Massé, n° 59, p. 576.)

La preuve contraire aux pièces de bord peut être faite même par des témoins qui ne font point partie de l'équipage. Cass., 29 brumaire an VII; S. V., 7-2-1123; D. A., 11-369; Devilleneuve et Massé, n° 60, p. 576.)

(2) Ibid., art. 11.

dans un sac en présence du capitaine pris (1); celui-ci est interpellé de sceller ce sac de son cachet (2).

On ferme ensuite les écoutilles et autres lieux du bâtiment capturé où il y a des marchandises, et on se saisit des clefs des coffres et armoires (3).

Les capitaines, officiers et équipages des vaisseaux preneurs ne doivent soustraire aucun papier ou effet du navire pris, à peine de deux ans d'emprisonnement, conformément à l'ordonnance de 1681 (4).

Le capitaine qui a fait une prise doit l'envoyer au port où il a armé; si une cause majeure s'y oppose, il doit prévenir l'armateur (5).

Le capitaine qui envoie sa capture dans le port de l'armement, la remet à un chef conducteur muni d'une commission à cet effet, et de la lettre de marque (6).

L'article 64 de l'arrêté précité défend, conformément à l'ordonnance de 1681, de couler à fond les bâtiments pris,

(1) Lorsque, après la prise d'une navire, les capitaines capteurs se sont saisis des pièces de bord, et les ont déposées dans un coffre ou sac, aux termes de l'article 59 de l'arrêté du 2 prairial an XI, sans interpeller le capitaine capturé de le sceller de son cachet, la prise doit être déclarée nulle, si le capitaine pris soutient qu'il était muni, au moment de la capture, de toutes les pièces justificatives de sa neutralité. (Cass., 28 floréal an VII; S. V., 7-2-1131; D. A., 11-365; Devilleneuve et Massé, n° 61, p. 576.)

(2) Arr., 2 prairial an XI, art. 59.

(3) Ibid., art. 59.

(4) Ibid., art. 6.

(5) Ibid., art. 65.

(6) Ibid., art. 15.

et de débarquer les prisonniers sur des îles ou des côtes éloignées, pour céler la prise.

Si l'on ne peut se charger ni du vaisseau pris, ni de l'équipage, on doit se saisir des papiers et amener au moins deux des principaux officiers du vaisseau pris.

Jusqu'à ce que la prise ait été jugée ou que la vente ait été légalement autorisée, il est défendu de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, caisses, barriques, tonneaux ou armoires, sous peine de restituer le quadruple de l'objet de la valeur détournée (1).

Lorsque la prise est amenée dans quelque port ou rade de France, le chef conducteur est tenu de faire son rapport à l'officier d'administration de marine, de représenter et de remettre les pièces trouvées à bord, ainsi que les prisonniers faisant partie du navire pris; de déclarer le jour et l'heure où le bâtiment a été pris, en quel lieu et à quelle hauteur; si le capitaine a refusé d'amener ses voiles, de faire voir sa commission ou son congé; s'il a attaqué ou s'il s'est défendu; quel pavillon il portait, et les autres circonstances de la prise ou du voyage (2).

Le capitaine conducteur de la prise doit aussi en faire la déclaration au bureau de la douane (3).

L'article 68 (même arrêté) prescrit de remettre les lettres trouvées à bord au fonctionnaire supérieur de la marine, ou à l'agent commercial dans le port où la prise aborde. Celui-ci

(1) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 65.
(2) Ibid., art. 66.
(3) Ibid., art. 67.

les fait passer au ministère de la marine et des colonies (1).

Le juge du capteur est seul compétent pour connaître de la prise (2).

Il en est de même lorsque la prise a été conduite dans un port neutre, et que d'ailleurs le navire et la cargaison, appartenant à l'ennemi, ont été pris en pleine mer (3).

Si la prise a été faite sous le canon d'une puissance neutre, c'est à celle-ci à juger la validité de la prise (4).

Si la prise d'un bâtiment a lieu par un corsaire qui n'a commission d'aucune puissance, la prise est jugée par la puissance dans le port de laquelle la capture a été conduite par le capteur (5).

4. Nous venons de parler de la compétence, mais une fois celle ci reconnue, on procède à une instruction avant de prononcer jugement. Ainsi, on reconnaît la qualité de la prise ; ce soin est laissé aux officiers d'administration de la marine en France. Si la prise a été conduite dans les ports des colonies françaises, l'administration de la colonie confie l'instruction à un officier d'administration (6).

Si la prise est conduite dans des ports étrangers, l'instruction se fait par le consul assisté de deux assesseurs

---

(1) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 68.

(2) Favard, vo *Prises maritimes*, § 4, no 1 ; Merlin, *eod.*, § 7, art. 1.

(3) Favard, ibid.; Merlin, ibid.; Loccénius, liv. II, chap. IV, § 6.

(4) Favard et Merlin, *ubi suprà*.

(5) Merlin, ibid.

(6) Arr., 2 prairial an XI, art. 113. (Présumé abrogé. *Vide infrà*.)

choisis parmi les citoyens français établis dans le lieu de la résidence de ce consul, sauf les conventions particulières des traités (1).

Par suite de ce qui précède, l'officier de l'administration de la marine qui a reçu le rapport du conducteur de la prise se transporte sur le bâtiment capturé, dresse procès-verbal de l'état dans lequel il le trouve et pose les scellés sur tous les fermants. Un surveillant est préposé à leur garde. Les scellés ne peuvent être levés qu'en présence d'un préposé des douanes (2).

L'officier d'administration, assisté du principal préposé des douanes, procède ensuite à la réception et à l'affirmation des rapport et déclaration du chef conducteur, à l'interrogatoire de trois prisonniers au moins et à l'inventaire de toutes pièces.

Si le bâtiment est amené sans prisonniers, charte partie, ni connaissement, l'équipage du navire capteur est interrogé séparément sur les circonstances de la prise (3).

On doit en effet connaître sur qui la prise a été faite, afin qu'on puisse apprécier si elle est conforme aux règlements.

Aussitôt que l'instruction est terminée, on procède à la levée des scellés, au déchargement des marchandises inventoriées, on les met en magasin sous trois clefs ; l'une demeure entre les mains de l'officier supérieur de l'administration de la marine, la seconde entre les mains du receveur

(1) Loi, 6 germinal an VIII, art. 23.
(2) Arr., 2 prairial an XI, art. 69.
(3) Ibid., art. 74.

des douanes, et la troisième est remise à l'armateur ou à celui qui le représente (1).

Il est possible que les objets qui forment l'importance de la prise soient avariés; dans ce cas l'officier d'administration doit, afin que l'avarie ne soit pas augmentée, ordonner le déchargement et la vente; cette vente sera affichée dans le port de l'arrivée et dans les communes et ports voisins, et en présence du principal préposé des douanes et du fondé de pouvoirs de l'équipage capteur (2).

Si, au moment de la levée des scellés, on s'aperçoit qu'il est des objets sujets à dépérissement, il est procédé à leur vente, soit à la requête de l'officier d'administration, soit à la requête de l'armateur ou de celui qui le représente (3).

5. Lorsqu'il a été rendu une décision qui déclare le bâtiment de bonne prise, il est procédé à la vente, si cette décision ne donne lieu pendant dix jours à aucune réclamation notifiée à l'officier d'administration et dont il est obligé de donner un reçu (4).

Si, après l'instruction et le jugement, la prise n'est pas reconnue valable, l'officier d'administration envoie, dans les dix jours, au secrétariat du Conseil d'État, tous les actes par lui faits, et toutes les pièces trouvées à bord (5).

---

(1) Arrêté, 2 prairial an XI, art. 78.

(2) Ibid., art. 76.

(3) Ibid., art. 79.

(4) Loi, 6 germinal an VIII, art. 11 abrogé. (*Vide infrà.*)

(5) Loi, 6 germinal an VIII, art. 12.

Le capteur d'une prise, annulée parce qu'elle aurait été faite

Aux colonies, l'officier d'administration qui a fait l'instruction la remet, dans le plus bref délai, à l'administrateur colonial qui s'adjoint l'officier du ministère public ou celui qui le représente, l'officier chargé de l'instruction, l'inspecteur de la marine et le commissaire à l'inscription maritime à l'effet de statuer, tant sur le mérite de la procédure que sur la validité de la prise (1).

---

pour contravention à un règlement que le navire capturé ne pouvait connaître, ne doit pas de dommages-intérêts si la prise a été faite dans un temps où la loi était réputée connue. (Décret 7 mai 1808; S. V., 16-2-328; D. A., 11-380; Devilleneuve et Massé, n° 77, p. 576.)

Lorsqu'une prise est nulle et illégale, et que, par suite de cette prise, les objets capturés ont péri par cas fortuit, dans le port où ils ont été conduits par le corsaire capteur, ce n'est pas sur le propriétaire, c'est plutôt sur le capteur que doit retomber cette perte. (Cass., rej., 20 nivôse an X; S. V., 7-2-1128; Devilleneuve et Massé, n° 78, p. 577.

Lorsque la main-levée d'une prise est donnée sans dommages-intérêts ni dépens, les frais de déchargement du navire, de la garde, de l'emmagasinement des marchandises et de la nourriture de l'équipage, doivent être remboursés au capteur. (Paris, 27 germinal an X; S. V., 2-2-156; D. A., 11-380; Devilleneuve et Massé, n° 80, p. 577.)

(1) Arr., 2 prairial an XI, art. 115. (Présumé abrogé. *V. infrà.*)

Un agent diplomatique (un consul) peut bien, comme protecteur, recommander les affaires de prises de ses compatriotes; mais il n'est pas recevable à se présenter comme défenseur pour les absents, même étrangers, indéfendus. (Décis. du cons. des prises, 3 prairial an VIII; S. V., 1-2-173; D. A., 11-392; Devilleneuve et Massé, n° 135, p. 50.)

En matière de prises, le capitaine représente, en justice, les pro-

La commission ainsi composée et présidée par l'administrateur colonial, les décisions y sont prises à la pluralité des voix (1).

Les jugements rendus dans les colonies sur les prises, sont sujets à l'appel devant le Conseil d'État ; mais ils sont susceptibles d'exécution provisoire, à la charge par celle des parties qui a requis l'exécution de donner caution, et, en outre, de demeurer responsable des dommages-intérêts (2).

Les jugements deviennent définitifs si, dans la quinzaine qui les suit, il n'est point intervenu de réclamation de la part de l'une ou de l'autre des parties. On doit notifier les réclamations au greffier de la commission qui est tenu d'en donner un reçu (3).

L'administration coloniale adresse sans retard l'instruction et les pièces y relatives, au ministre de la marine et des colonies, qui les fait parvenir au secrétariat du Conseil d'État, toutes les fois que l'affaire est de nature à y être ju-

---

priétaires du navire et de la cargaison : la voie d'opposition tierce est donc interdite à ces propriétaires. » (Décis. du cons. des prises, 29 prairial an VIII et 17 nivôse an IX ; S. V., 1-2-198 ; D. A., 11-392 et 393 ; Devilleneuve et Massé, n° 136, p. 580.)

(1) Arrêté, 2 prairial an XI, art. 116. (Présumé abrogé. *V. infrà.*)

(2) Ibid., art. 117. (Présumé abrogé. *Vide infrà.*)

(3) Ibid., art. 118. (Présumé abrogé. *Vide infrà.*)

Les questions d'ordre et de privilége sur le produit des prises font partie de la liquidation des prises attribuée aux tribunaux de commerce. (Ordonn. 11 août 1819 ; S. V., 20-2-151 ; D. A., 11-393 ; Devilleneuve et Massé, n° 162, p. 581.)

gée; mais l'administrateur est obligé de garder copie des pièces collationnées (1).

Dans les ports étrangers, les consuls remplissent toutes les fonctions attribuées en France aux officiers d'administration (2).

6. La vente des prises ne peut avoir lieu qu'avec le concours du principal préposé des douanes (3).

Lorsque la prise a été conduite dans un port étranger, la vente est faite avec le concours du consul qui se fait assister d'assesseurs comme pour le jugement (4).

Les armateurs doivent envoyer, dans les principales places de commerce, pour y être affiché, un inventaire détaillé précisant les effets à vendre et le jour de la vente. Les préfets de police à Paris et ceux des départements délivrent un certificat de l'envoi sus-énoncé et qui est constaté dans le procès-verbal de vente (5).

Tous fonctionnaires qui ont été appelés à surveiller l'exécution des lois sur l'armement en course, ou à concourir au jugement qui valide la prise, ne peuvent, ni directe-

---

(1) Arr., 2 prairial an XI, art. 119 (*présumé abrogé*); voyez le décret du 18 juillet 1854 et le commentaire de MM. Pistoye et Duverdy. On peut aussi consulter le septième volume du *Traité de Droit administratif*, par M. Dufour, avocat au Conseil d'État. Ce volume traite des Prises maritimes.

(2) Loi, 6 germinal an VIII.

(3) Arrêt du 2 prairial an XI, art. 82.

(4) Loi, 6 germinal an VIII, art. 25.

(5) Arr., 2 prairial an XI, art. 82.

ment ni indirectement, se rendre adjudicataires des prises faites par les croiseurs français (1).

L'adjudicataire est tenu de payer comptant, ou en lettres de change acceptées à la satisfaction de l'armateur et à deux mois d'échéance au plus tard (2). Trois jours après la livraison des derniers objets vendus, l'adjudicataire qui ne prend pas livraison subit une revente par folle enchère (3).

Les objets provenant de prise sont, comme tous autres, soumis aux droits d'entrée et de sortie, si aucune loi n'y déroge (4).

Suivant l'arrêté du 2 prairial an XI, art. 87, on ne permettait la vente des marchandises prohibées provenant des prises, qu'à la charge de réexportation. Un décret du 24 juin 1808 en a permis, en France, la consommation sous certaines conditions.

Si la vente des prises a lieu dans les ports étrangers, les consuls ne peuvent prétendre qu'à une rétribution d'un 1/2 pour 100, qui est prélevé sur le produit net de la vente (5).

7. Les armateurs sont tenus de déposer au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'armement, une expédition de chaque liquidation particulière aussitôt qu'elle leur est parvenue, au plus tard dans un mois de sa date (6).

Dans le mois de la course finie, ou si la perte du corsaire est certaine ou présumée, l'armateur dépose, au greffe du

---

(1) Arr., 2 prairial an XI, art. 122.
(2) Arr., 2 prairial an XI, art. 55.
(3) Arr., 2 prairial an XI, art. 86.
(4) Ibid.
(5) Arr., 2 prairial an XI, art. 121.
(6) Ibid., art. 89.

tribunal de commerce du lieu de l'armement, les comptes des dépenses, des relâches et du désarmement pour être procédé à la liquidation générale du produit de la course, par les juges de ce tribunal, un mois après la remise de toutes pièces, sauf à laisser, pour mémoire, les articles incomplets qui sont réglés par un supplément sommaire à la liquidation générale.

Si l'armateur néglige de faire ce dépôt, il est privé de tout droit de commission. Telles sont les dispositions de l'article 91 de l'arrêté du 2 prairial an XI.

Les liquidations générales sont imprimées, et il en est envoyé des exemplaires au ministre de la marine et des colonies, au greffe du tribunal de commerce des villes dans lesquelles il y a des actionnaires qui peuvent en prendre communication.

Les sociétés en course, s'il n'y a convention contraire, sont réputées en commandite (1).

L'acte social dans les sociétés pour la course fixe le capital de l'entreprise, la répartition des profits ou la contribution aux pertes.

Si la somme déterminée n'est pas absorbée par la construction et la mise hors, le surplus sera employé aux frais de relâche. Si le capital social n'est pas suffisant pour les divers frais à faire, l'armateur prélève ses avances sur la première prise (2).

Les actions délivrées aux intéressés doivent mentionner sommairement les dimensions du bâtiment, le nombre et

(1) Art. 1 de l'arrêté du 2 prairial an XI.

(2) Arrêté du 2 prairial, art. 2.

la force de l'équipage et des canons, ainsi que le montant présumé de la construction et de la mise hors (1).

8. En cas de pillage, divertissement d'effets, déprédation sur les objets capturés, l'information a lieu par l'officier en chef de l'administration de la marine et des colonies, qui transmet les pièces au Conseil d'État. Celui-ci prononce les amendes ou peines civiles qu'il appartient; s'il y a lieu à prononcer des peines afflictives on renvoie devant les tribunaux maritimes.

Si le capitaine du corsaire a violé les devoirs de sa charge, les armateurs peuvent être déchus du bénéfice de la prise (2).

Les propriétaires des navires ne sont responsables des délits et déprédations commis en mer que jusqu'à concurrence de la somme par eux fournie, à moins qu'ils ne soient complices (3).

Les contestations qui ont lieu quant aux prises faites concurremment par les bâtiments de l'État et des corsaires, sont portées au ministre de la marine (4).

---

(1) Arrêté du 2 prairial, art. 3.

L'actionnaire qui a reçu son dividende dans le produit d'une prise illégalement faite, peut être directement poursuivi par le capturé en restitution des sommes touchées. — Il est, à cet égard, réputé dépositaire et compris dans la disposition judiciaire qui condamne à la restitution l'armateur et tout dépositaire. (Décret 10 avril 1806, art. 3; Cass., 18 mars 1810; S. V., 10-1-181; Devilleneuve et Massé, n° 79, p. 577.)

(2) Conseil des prises, 30 prairial art. 13.

(3) Art. 217 C. de comm.; voy. Dageville, t. II, p. 143.

(4) Loi du 6 germinal an XI, art. 16 et 18.

Lorsqu'une prise a été faite, concurremment par les bâtiments de l'État et des corsaires et a été amenée dans un port étranger, les consuls sont tenus de faire passer directement au ministre de la marine toutes les pièces qui doivent servir à la liquidation, pour que le ministre les envoie au conseil d'administration du port où le bâtiment a été armé (1).

9. Le tiers du produit des prises appartient à l'équipage du bâtiment qui les a faites, et les deux autres tiers aux propriétaires ou armateurs (2).

Le montant des avances payées aux gens de l'équipage, est déduit sur leur part (3).

---

(1) Loi du 6 germinal an XI, art. 26.

(2) Arr. du 2 prairial an XI, art. 21 : *vide infrà*, sur l'abrogation présumée.

Le capteur qui a relâché le navire capturé sans emmener au moins les deux principaux officiers du vaisseau est privé de toute part de prise. » (Décret du cons. des prises, 19 thermidor an VIII ; S. V., 2-2-469 ; D. A., 11-378 ; Devilleneuve et Massé, n° 97, p. 578.)

(3) La commission du capitaine capteur, sur le montant des prises, ne pourrait excéder 2 pour 100, sous l'empire de l'ancienne législation comme sous l'empire de la nouvelle. — Il y a lieu de la réduire à 2 pour 100, nonobstant toute convention contraire. (Déclaration 24 juin 1778, art. 29 ; lettre minist. 1781 ; arr. 17 floréal an IX et 2 prairial an XI, art. 93 : Rennes (cass., rej.), 26 janvier 1825 ; S. V., 25-1-383 ; D. P., 25-1-151 ; Devilleneuve et Massé, n° 189, p. 583.)

La commission allouée à l'armateur d'un corsaire, dans ses conventions avec les actionnaires, doit-elle être considérée uniquement

Lorsque les équipages des bâtiments sont armés en guerre et marchandises ils n'ont que le cinquième de prises, aucune déduction n'étant faite sur les avances comptées à l'armement ou pour les mois payés pendant le cours du voyage (1).

Le capitaine du corsaire capteur n'a pas le droit de s'attribuer le coffre du capitaine pris ou les marchandises qui peuvent lui appartenir, mais l'armateur peut stipuler en faveur du capitaine capteur une indemnité proportionnée à la valeur de la prise (2).

Avant l'embarquement on ne peut promettre aucune part fixe dans les prises aux officiers majors, aux officiers maritimes volontaires, soldats, matelots et autres ; les parts sont réglées immédiatement après le retour du corsaire, à proportion du mérite et des travaux de chacun (3), suivant la juste appréciation qui en doit être faite.

Les articles 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, de l'arrêté du 11 prairial an XI, fixent le maximum

---

comme indemnité de ses prises et soins, en telle sorte que l'armateur puisse réclamer, outre cette commission, les dépenses occasionnées par la liquidation des prises et les procès auxquels elle a donné lieu, notamment les frais qui ne passent point en taxe, comme impressions de mémoires, honoraires d'avocats, etc., et les frais de voyage. — Arg. nég. dans l'arrêt d'appel ; cass., rej., 26 janvier 1825. (C. Nap., 1852, 1999 ; décl. 24 juin 1778, art. 14 ; Devilleneuve et Massé, n° 190, p. 583.)

(1) Arrêté du 2 prairial an XI, art. 92.

(2) Ibid., art. 93.

(3) Ibid., art. 99.

des parts qui peuvent être attribuées aux gens formant l'équipage.

Les articles 26 et 27 déterminent les gratifications accordées pour les prises.

10. Si des navires de guerre, armés sous commission étrangère, amènent des prises dans les ports français, les marchandises appartenant à des Français leur sont rendues et celles des alliés ne peuvent être mises en magasin ni achetées par aucune personne, sous quelque prétexte que ce puisse être (1).

11. La recousse est la reprise sur l'ennemi d'un bâtiment qu'il avait précédemment capturé.

Suivant l'arrêté du 2 prairial an XI, le navire repris par des corsaires leur appartient en totalité s'il a été vingt-quatre heures dans les mains de l'ennemi de l'Etat.

Le droit de recousse n'est que du tiers de la valeur du navire recous et de la cargaison de ce même navire, si vingt-quatre heures ne se sont pas écoulées.

Si la reprise est faite par un bâtiment de l'Etat, elle est restituée aux propriétaires sous déduction du trentième de la valeur de la reprise, qu'ils doivent payer aux équipages repreneurs, si elle a été faite dans les vingt-quatre heures, et du dixième si elle a été faite après.

Tous les frais sont à la charge du propriétaire.

Le navire abandonné par les ennemis, sans être recous, ou qui, par tempête ou cas fortuit, revient en la possession des Français, appartient au propriétaire qui le réclame

(1) Ordonn. de 168 , art. 15.

dans l'an et jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis (1).

Si un navire anglais est pris par les ennemis et est repris par un vaisseau français, qui sera propriétaire de la prise?

Le traité du 26 septembre 1786 entre la France et l'Angleterre étant aboli, il ne pourrait pas aujourd'hui (art. 34) décider cette question (2).

12. Après avoir formulé les règles concernant les prises d'une manière générale sous l'ancien droit, nous ferons observer que le décret du 18 juillet 1854 apporte beaucoup de modifications à la jurisprudence ancienne dont nous avons exquissé le tableau. Ce décret règle (art. 2) la compétence et les attributions du conseil sur les échouements et naufrages de toute nature, les prises faites sur pirates, la juridiction française ; l'article 3 détermine la composition du Conseil des prises, l'article 4 la non publicité des séances; par l'article 5 l'exécution est soumise préalablement aux ministres compétents ; suivant l'article 6 est réglé l'appel des décisions, les significations, le caractère exécutoire des décisions ; sont régis par l'article 7 les droits des avocats aux conseils ; l'article 8 prescrit la condition spéciale des équipages de sa majesté Britannique ; les articles 9 et 10

(1) Arrêt du 2 prairial an XI, art. 54, 55.

(2) Le traité du 10 mai 1855 régirait, par analogie, le cas précité. (*Contrà*, Pistoye et Duverdy); mais ces auteurs sont combattus par le rédacteur du compte-rendu sur leur ouvrage, dans la *Gazette des Tribunaux* du 2 février 1855.

posent des règles relatives aux consulats ; enfin, on reconnait dans l'article 11 l'abolition des juridictions inférieures, des commissions des ports, des commissions coloniales et des commissions consulaires, ramenant ainsi toute décision au Conseil des prises, et abrogeant dès lors l'article 21 de l'arrêté du germinal an VIII et les articles 113 à 119 de l'arrêté du 2 prairial an XI (1).

Le Conseil impérial des prises a eu à statuer, en 1854, sur la validité de certaines prises ; voici sommairement les principales décisions rendues en France ou en Angleterre :

Les agents consulaires n'ont pas qualité pour intervenir dans l'instruction des prises. (V. art. 9, déc. 18 juillet 1854.)

Est de bonne prise le navire d'origine ennemie que l'on prétend avoir été vendu à un neutre avant la déclaration de guerre, si la vente n'est pas prouvée par un acte authentique, surtout lorsqu'il résulte de l'ensemble des faits que la vente est simulée.

La vente postérieure à la déclaration de guerre n'empêche pas le navire nationalisé chez une nation neutre d'être de bonne prise (2).

---

(1) Voy. Pistoye et Duverdy, t. II, p. 322.

Ces auteurs signalent, en effet, la lacune qui existe dans l'article 11 du décret du 18 juillet 1854. Il est dès lors facile de présumer que s'il y avait lieu de nouveau à statuer sur les prises, plusieurs dispositions anciennes législatives seraient sans portée ; c'est, du reste, ce qu'implique la rédaction de l'article 11 précité.

(2) Conseil imp. des prises, 7 juillet 1855 ; *Gaz. des Tribunaux*, 22 août 1855.

Les marchandises neutres chargées sur navire ennemi doivent être relâchées; mais les propriétaires des marchandises doivent payer au capteur le fret à proportion de l'avancement du voyage, et les frais de procédure relatifs au chargement.

Les objets à l'usage personnel du capitaine capturé doivent lui être restitués.

Les navires ennemis sont de bonne prise, surtout lorsqu'ils violent un blocus.

Un navire viole un blocus en se dirigeant vers les lieux bloqués ; il n'est pas nécessaire qu'il soit averti par l'officier de l'escadre bloquante (1).

La liberté de naviguer et de commercer, accordée aux bateaux qui portent des vivres et poissons frais de la côte d'Arkhangel à celle de Finumarken, ne peut s'appliquer à un navire de haut bord.

Le fret acquis fait partie de l'armement et doit être confisqué quand le navire est de bonne prise.

Le Conseil des prises n'est pas compétent pour statuer sur la demande qui est faite de mise en liberté de l'équipage capturé (2).

Les appels des décisions du Conseil impérial des prises,

---

(1) Cour de l'amirauté, 16 mars 1855 ; *Gazette des Tribunaux*, 30 mars 1855.

(2) Conseil imp. des prises, 28 octobre 1854 ; Pistoye et Duverdy, *Traité des Prises maritimes*, t. II, p. 499; Conseil impérial des prises, 18 novembre 1854 ; *loco citato*, t. II, p. 501 ; Cons. imp. des prises, 25 novembre 1854 ; *loco citato*, t. II, p. 502.

créés par le décret du 18 juillet 1854, ne sont pas recevables devant le Conseil d'Etat, au contentieux (1).

Les navires appartenant aux citoyens de la République Ionienne, placés sous le protectorat de l'Angleterre, ont été déclarés comme neutres par la Cour de l'amirauté (2).

Si un navire capturé est ennemi, il peut être déclaré de bonne prise, encore bien que les capteurs n'aient pas observé, au moment de la capture, les lois et règlements en vigueur (3).

La prise illicite d'un navire neutre donne lieu à des dommages-intérêts (4).

Mais s'il y a eu un prétexte légitime de capture, on ne doit pas condamner les capteurs à des dommages-intérêts, lorsque la prise est annulée. Les capturés doivent même les frais (5).

Les armateurs du navire capturé doivent être condamnés aux frais si le navire, quoique relâché, a été capturé pour irrégularité dans ses papiers de bord (6).

Les prises faites en commun par les Anglais et Français doivent être partagées : l'administration de la marine doit

(1) Conseil d'Etat, 5 et 13 janvier 1855 ; *Gazette des Tribunaux*, 14 janvier 1855.

(2) 7 mars et 18 avril 1855 ; *loco citato*, 28 avril 1855.

(3) Conseil imp. des prises, 21 avril 1855 ; *loco citato*, 14-15 mai 1855.

(4) Comité judiciaire du Conseil privé de S. M. Britannique, 29 mars 1855 ; *loco citato*, 21 avril 1855.

(5) Conseil imp. des prises, 19 mai 1855 ; *loco citato*, 10 juin 1855.

(6) Cons. imp. des prises, 15 février 1856 ; *loco citato*, 23 mars 1856.



tenir compte aux capteurs des objets pris pour le service de l'Etat (1).

Le conseil impérial des prises, à la date du 2 décembre 1855, a déclaré un navire sous pavillon neutre de bonne prise, comme portant des subsides russes aux insurgés de Thessalie (2).

Le décret du 27 mars 1854 n'a pu s'appliquer à la sortie du même navire des ports neutres. En conséquence, un navire russe dans ces conditions a dû être déclaré de bonne prise (3).

Si la neutralité de la cargaison d'un navire ennemi n'est pas douteuse, il y a lieu de disjoindre la cause des chargeurs et de restituer le chargement. Le fret acquis doit être déposé à la caisse des invalides pour être ensuite attribué à qui de droit (4).

Un navire affecté à un service public, et qui est capturé, doit être payé par l'Etat aux capteurs (5).

L'importation de Lisbonne à Hambourg de 973 sacs de salpêtre est marchandise de guerre (6); en conséquence cette marchandise est de bonne prise.

---

(1) Conseil imp. des prises, 16 juin 1855; *loc. cit.*, 22 juillet 1855.

(2) *Gaz. des Trib.*, 20 janvier 1855.

(3) Conseil imp. des prises, 30 décembre 1855; *loco citato*, 24 février 1855.

(4) Cons. imp. des prises, 19 janv. 1856; *loco citato*, 30 mars 1856.

(5) Conseil imp. des prises, 9 février 1856; *loc. cit.*, 17-18 mars 1856.

(6) Conseil d'Etat, 29 novembre, 5 et 12 décembre 1856; *loco citato*, 7 et 8 janvier 1856.

POLICE ORDINAIRE D'ASSURANCE.

PLACE DE PARIS (1).

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie prend à ses risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillages, captures et molestations de pirates, baraterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2. — Les risques de guerre ne sont à la charge de la Compagnie qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'elle répond de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 3. — La Compagnie est exempte de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose; de captures,

(1) Cette police doit être prochainement révisée, pour être mise en harmonie avec la jurisprudence.

confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin; de la baraterie de patron ayant caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayants droit, lorsque le capitaine est de leur choix; enfin, elle est exempte de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

Art. 4. — Dans les assurances à terme, la Compagnie est exempte, sauf convention contraire, des risques du Sénégal, en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au delà de Dunkerque, du 1er octobre au 1er avril.

Art. 5. — Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par allèges et gabares de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge de la Compagnie.

En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie.

Art. 6. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination

à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Art. 7. — Les risques de quarantaine sont à la charge de la Compagnie au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime de 1 pour 100 par mois sur corps et de 3/4 pour 100 sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

Art. 8. — En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors, la Compagnie est déchargée de tous risques et a droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

Art. 9. — Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Art. 10. — Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des navires au plus tard dans le délai de six mois pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours; dans deux

mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police ; faute de quoi, la police est nulle de plein droit, et il est payé à la Compagnie 1/2 pour 100 de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et 1/4 pour 100 pour ceux de cabotage.

Art. 11. — Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, la Compagnie a la faculté d'annuler la police, en conservant 1/4 pour 100 à titre de droit de ristourne.

Art. 12. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après un an pour tous les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après deux ans, pour les voyages au delà de ces caps, le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues sur la situation de l'objet assuré.

Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent et par l'article 394 du Code de commerce, et, dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage, ne donne droit au délaissement des facultés.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité pour toute autre fortune de mer.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de

commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des trois paragraphes qui précèdent.

Art. 13. — Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

Art. 14. — Les avaries grosses se règlent indépendamment des avaries particulières sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la valeur assurée pour les voyages de long cours, et de 2 pour 100 pour ceux de grand et de petit cabotage.

La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 15. — Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 16. — En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

Art. 17. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.

Art. 18. — Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacements à la charge de la Compagnie supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des répara-

tions. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures et main d'œuvre; cependant, elle n'est jamais faite sur les ancres et n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, ne sont point à la charge de la Compagnie.

Dans les risques de pêche, la Compagnie est exempte de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge de la Compagnie.

Art. 19. — Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge de la Compagnie que jusqu'au lieu de destination de ce voyage. Tous emprunts faits audit lieu leur demeurent étrangers.

Art. 20. — Sont francs d'avaries particulières les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, la Compagnie ne paye que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Alun, beurre, bois, brai et goudron, café en futailles, cannelle, cassia lignea, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, coton brut, draps et autres étoffes de laine, espèces monnayées, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, merceries, orfévrerie et bijouterie fines, passementerie, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, rubans, savon, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et autres tissus de lin et de coton, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, cornes, coton filé, curcuma, farine en barils, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucre en futailles ou en caisses, tabacs en futailles.

Dix pour cent sur : Amandes en futailles, amidon, anis, cacao en sacs ou balles, café en vrac, chanvre et lin, crins et poils, cuirs et peaux, écorce de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sacs ou en vrac, grains et graines en barils ou en sacs, gravures et lithographies, laines cachemire, liquides en futailles, noir animal, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse et védasse, riz en sacs, sel de soude, soude, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en sacs ou balles, teintures, toiles bleues dites guinées, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Cacao en vrac, grains et graines

en vrac, légumes secs, nitrates, paille et foin, papier et librairie en balles, tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés est fixée à 5 pour 100.

La franchise de 10 pour 100 déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 2 pour 100 pour le petit cabotage, à 4 pour 100 pour le grand cabotage, et à 10 pour 100 pour le long cours.

Art. 21. — Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 22. — Les sommes souscrites par la Compagnie sont la limite de ses engagements : elle ne peut jamais être tenue de payer au delà.

Art. 23. — Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement en a été opéré.

Art. 24. — Toutes pertes et avaries à la charge de la Compagnie sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Art. 25. — En cas de paiement de perte ou d'avarie avant l'échéance du billet de prime, la Compagnie peut déduire de l'indemnité due par elle le montant de ce billet, qui, alors, doit être admis comme comptant.

Art. 26. — En cas de non-paiement de la prime, constaté par huissier, la Compagnie a la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

Art. 27. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 28. — La Compagnie et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

Art. 29. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Nota. Les conditions de cette police dérogent, comme on l'a vu, dans certains articles, aux dispositions du Code de commerce. Cette dérogation n'étant pas contraire à l'ordre public, elle devient nécessairement la loi des parties.

PLACE DE BORDEAUX.

—

Article premier. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baraterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

Art. 2. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 3. — Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes *provenant du vice propre de la chose,* de captures, confiscations, événements quelconques, provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baraterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires des navires ou de leurs ayants-droit, lorsque le capitaine

est de leur choix ; enfin ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

Art 4. — Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord en Europe, au-delà des latitudes de Dunkerque et de la pointe de Hartland (Devonshire) du 1er octobre au 1er avril. Les voyages de Londres demeurent cependant assurés en toutes saisons.

Art. 5. — Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par alléges et gabares de terre à bord, et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières, de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

En cas d'assurance à prime liée ou terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie.

Art. 6. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Art. 7. — Les risques de quarantaine sont à la charge

des assureurs. Si le navire fait quarantaine partout ailleurs qu'au lieu de sa destination, il est payé une augmentation de prime de 1 pour 100 par mois sur corps et de 3/4 pour 100 sur facultés, pendant la quarantaine et pendant le voyage pour s'y rendre et en revenir.

Les mêmes augmentations de primes sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjournerait devant ce port ou relèverait pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continueraient à courir les risques pendant tous séjours et relèvements sans cependant que cette prolongation pût être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ou augmentation de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

Art. 8. — En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès-lors les assureurs sont déchargés de tous risques, et ont droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, et de plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation de séjour.

Art. 9. — Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée, où le navire se trouvera du 1er janvier au 15 avril inclus, sur les rades de l'île de la Réunion, ou du 15 juillet

au 15 octobre inclus, sur celle de Saint-Pierre-Martinique, la prime stipulée sera augmentée de 1/2 pour 100 par quinzaine de séjour. L'augmentation sera de 1/4 pour 100 seulement, pour les facultés, à Saint-Pierre-Martinique.

ART. 10. — Si l'assurance est faite sur navires à désigner, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs 1/4 pour 100 de droit de ristourne.

ART. 11. Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, l'assureur a la faculté d'annuler la police avant le départ du navire, en conservant 1/2 pour 100 à titre de droit de ristourne et pour risques courus.

ART. 12. — En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

ART. 13. — Le délaissement pour défaut de nouvelles

peut être fait après six mois pour les voyages de cabotage dans les mers d'Europe; après un an pour tous autres voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; et enfin, après dix-huit mois, pour tous voyages au-delà de ces caps; le tout, à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues sur la situation du navire. (Le tout par dérogation à l'article 375 du Code de commerce.)

Art. 14. — Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

Art. 15. — Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la valeur assurée; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.

La portion de ces avaries, incombant au fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 16. — Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 17. — En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

Art. 18. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont

le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

Art. 19. Il n'est admis, dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplaçements, *fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf*. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même dans les divers mouillages de l'île de la Réunion, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art. 20. — Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination, compris qu'ils soient dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents, leur demeurent étrangers.

Art. 21. — Sont francs d'avaries particulières, les

fruits verts et secs, les pommes de terre et autres légumes verts non dénommés ci-dessous, les plantes, les rotins, les animaux, les laines en suint, les plumes et duvets, les fromages, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, les objets sujets à la rouille, le sel, la chaux, les allumettes chimiques et la poudre; cependant, en cas d'abordage ou échouement avec bris, les avaries particulières, sur ces objets, sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Alun, beurre, brai et goudron, café en futailles, cannelle, cassea lignea, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, coton brut, draps et autres étoffes de laine, espèces monnayées, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, merceries, orfévrerie et bijouteries fines, passementerie, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, rubans, savon, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et autres tissus de lin et de coton, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en fûts ou en caisses, cordages non goudronnés, cornes, coton filé, curcuma, farine en barils, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucre en fût, ou en caisses, tabac en futailles.

Dix pour cent sur : Amandes en fût, anis, amidon, arachides, biscuits en futailles, cacao en sacs ou balles, café en vrac, chanvre et lin, chapellerie, chapeaux et tissus de

paille, conserves alimentaires en boîtes de fer-blanc, crins et poils, cuirs et peaux, écorces de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sac ou en vrac, grains, graines en barils ou sacs, gravures et lithographies, jalap, laines cachemire, liquides en futailles, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs et salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse, védasse, riz en sacs, salsepareille, sumac, sel de soude, soude, sucre en sacs ou balles, tabac en sacs ou balles, teintures, toiles bleues qui sont dites Guinées, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Cacao en vrac, graines en vrac, guano et autres engrais, légumes secs, nitrates, paille et foin, papier et librairie en balles, tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés ci-dessus est fixée à 5 pour 100.

La franchise de 10 pour 100 déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 2 pour 100 pour le petit cabotage, à 4 pour 100 pour le grand cabotage, et à 10 pour 100 pour le long-cours.

Art. 22. — Les franchises déterminées par l'article précédent, ne se prélèvent que pour les avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela, indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 23. — Les indemnités pour sinistres et avaries

grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement en a été opéré.

Art. 24. — Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant au porteur de la police, sans qu'il soit besoin de procuration, trois mois après la remise des pièces justificatives. — Toutefois, les assureurs ont la faculté de se libérer par anticipation, en retenant l'escompte à raison de 6 pour 100 l'an.

Art. 25. — La prime échue ou non échue, se déduit toujours comme comptant des pertes ou avaries payées par les assureurs.

Art. 26. — En cas de non-paiement de la prime, constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

Art. 27. — Le taux des intérêts à régler entre les assureurs et les assurés, est invariablement fixé à 6 pour 100 l'an.

Art. 28. — Le droit de ristourne est réduit à 1/4 pour 100, par dérogation à l'article 358 du Code de commerce. La ristourne aura lieu sans frais pour les risques sur navire partant de France.

Art. 29. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 30. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement

et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Art. 31. — Lorsque les primes ou augmentations de primes sont calculées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Art. 32 — Les liquides seront divisés en séries de 1,000 fr. au moins; toute autre espèce de marchandises en séries de 2,000 fr. au moins, en suivant l'ordre des numéros, marques, contre-marques. Chaque pour compte dûment justifié, chaque espèce de marchandise et chaque série formera un capital distinct et séparé.

Art. 33. — Les frais du présent contrat, consistant en frais de registre, police, avenants et timbres, sont à la charge des assurés : ils sont fixés à 1 fr. par police de 2,000 et au-dessous, à 2 fr. pour celles au-dessus ; et selon les dimensions du papier, à 1 et 2 fr. pour les avenants.

Art. 34. — La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle et exempte de toute solidarité quelconque.

Art. 35. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce.

RÉUNION D'ASSUREURS.

PLACE DE MARSEILLE.

ARTICLE PREMIER. — Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, piraterie et généralement de tous accidents et fortunes de mer; enfin, et par convention expresse, les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de *baraterie de patron*.

ART. 2. — Les assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre de puissance, interdiction de commerce, blocus, capture, confiscations et molestations quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Ils sont également exempts de tous événements quelconques résultant de la violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, de la part de qui que ce soit, du vice propre de la chose assurée et de tous frais

d'hivernage, de quarantaine et jours de planche; ces exemptions subsisteront lors même que les pertes et dommages proviendraient de baraterie.

ART. 3. — Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'allèges et de gabares, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

ART. 4. — En cas d'assurance à terme, à prime liée, ou avec faculté de faire échelle, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente, ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

ART. 5. — Les risques sur corps au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage, avant l'expiration de ces quinze jours.

ART. 6.—Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelle partout où besoin sera, pour accomplir l'objet du voyage assuré.

ART. 7. — Si l'assurance est faite *in quo vis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû aux assureurs, en indemnité, un cinquième de la prime pour droit de ristourne.

L'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous avis de chargement, dès la réception des connaissements ou nouvelles, et au plus tard, dans les dix jours de cette récetion.

ART. 8. — Si l'assurance est faite en prime liée ou avec faculté de faire échelle, quel que soit l'aliment du risque, il est accordé au capitaine quatre mois de séjour à compter du jour où il aura abordé le premier port d'échelle ou celui de destination. A l'expiration de ce terme, chaque mois en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois de séjour. Dès lors, les assureurs sont déchargés de tous risques, et ils ont droit aux deux tiers de la prime fixée par la police, et à l'augmentation résultant de la prolongation de séjour.

ART. 9.—Si l'assurance étant faite sur ou par navire partant d'Europe, du Levant ou des côtes d'Afrique, le départ

est retardé de plus de trois mois, ou de plus de six mois pour tous autres voyages, à dater de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler l'assurance par une simple notification, en conservant 1/4 pour 100 pour droit de ristourne.

Art. 10. — Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée, où le navire, sur ou par lequel porte l'assurance, se trouvera du 1er janvier au 15 avril, sur les rades de l'île de la Réunion (Bourbon), du 15 juillet au 15 octobre sur la rade de Saint-Pierre (Martinique), la prime stipulée sera augmentée de 1/2 pour 100 par quinzaine de séjour.

Art. 11.—La prime stipulée sera augmentée de 3/4 p. 100 par mois dans le cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjournerait devant ce port ou relèverait pour d'autres. Les assureurs continueraient à courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation pût être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué; mais ils ne répondent d'aucuns frais ou augmentation de dépense résultant de ces relèvements et séjours.

Art. 12.—Lorsque les primes ou les augmentations sont stipulées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée comptera comme finie.

Art. 13.—Dans les assurances à terme, soit à temps limité, les assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal et de Californie en toutes saisons, de ceux des mers Noire et Baltique, du 1er septembre au 1er avril, et enfin de ceux de la mer du Nord au-delà de Dunkerque du 1er octobre au 1er avril.

Dans ces mêmes assurances et dans celles sur argent à la grosse, ils sont francs de toutes avaries; mais lorsque, par clause spéciale, ils répondent des avaries sur les risques à terme, chaque voyage est, de même que dans les assurances à prime liée, l'objet d'un règlement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit en l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

Art. 14.—Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme suit : à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

Art. 15.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de 1 pour 100 de la somme assurée sur les monnaies et matières d'or ou d'argent, et de 3 pour 100 sur tous autres objets. Néanmoins, ils ne paient que l'excédant de 10 pour 100 sur corps et cargaison des navires grecs, russes et ottomans venant des échelles du Levant et des mers Noire et d'Azoff.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

Art. 16. — Les assureurs ne paient que l'excédant de 3 pour 100 de la somme assurée sur les avaries particulières au corps du navire, et profitent seuls de la valeur entière du vieux doublage et de tous autres objets remplacés.

Il n'est admis, dans les règlements de ces avaries que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous remplacements, toutes réparations, fournitures, main-d'œuvre et accessoires à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur leur coût brut justifié. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les vivres et gages de l'équipage ne sont, dans aucun cas, à la charge des assureurs.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, chaînes, ancres, câbles et dépendances pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion (Bourbon), la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des chaînes, ancres, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art 17.—Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination de ce voyage, et proportionnellement au montant de l'indemnité mise à leur charge par le règlement d'avaries. Il en est de même de la commission d'a-

vances de fonds et des autres frais accessoires et proportionnels. Tous emprunts et avances de fonds faits au lieu de destination demeurent étrangers aux assureurs; dans les assurances à prime liée, le voyage d'aller est toujours distinct de celui de retour.

Dans le cas où l'emprunt à la grosse serait contracté pour un lieu autre que celui de destination stipulé dans la police, les assureurs ne seront tenus au change maritime que proportionnellement au voyage assuré.

Art. 18. — Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles ou dans celui d'innavigabilité absolue produite par naufrage, échouement avec bris ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative produite par le défaut de fonds ou de matériaux, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'à règlement en avaries, même dans les risques francs de toutes avaries. L'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.

La vente en cours de voyage de blés, grains, graines, légumes et farines, dont la détérioration matérielle n'ira pas à trois quarts de la valeur, ne donnera lieu qu'à l'action d'avarie qui sera exercée conformément à l'article 23 ci-dessous et d'après les prix au lieu de la vente.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de commerce contraires au présent article.

Alt. 19. — Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans les cas prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce et

dans celui où indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur de la marchandise arrivée au lieu de reste.

Art. 20. — Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches dites *tasajo*, animaux, vivres de bord, conserves alimentaires, plantes, rottins, chaux, allumettes chimiques, parfumeries, fleurs artificielles, coiffures de femmes, tableaux, cuirs formant tapisserie, natron, poudre, plumes et duvet, chiffons, tourteaux, guano et autres engrais liquides, glaces, verreries et verroteries, porcelaines et autres objets (même compris dans l'un des articles dénommés ci-après à l'article 21), fragiles ou sujets à la rouille ou oxydation, ainsi que les laines, sparteries, pailles et foins chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garants du coulage et de tous frais quelconques faits pour le prévenir ou le réparer, sur les liquides, graisses, mélasses et suifs, non plus que de la mort des animaux, quelle qu'en soit la cause ; néanmoins, les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de 20 pour 100 dans les cas prévus par l'article 22 ci-dessous. (Cet article 22 dispose que si l'assuré profite de l'action d'avarie, il supporte les franchises.)

Art. 21. — En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant des franchises ci-après calculées sur la somme assurée :

Trois pour cent sur : Beurre, bois de teinture et autres, brai et goudron, cafés en futailles, cire, cochenille en caisses, barils ou surons, cordages goudronnés, cotons en

laine, draps et autres étoffes de laine, épices de toute espèce en futailles, merceries, quincailleries, orfèvreries et bijouteries fines, passementeries, quinquina, savons, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et tissus de lin et de coton, verdet en futailles, vif-argent.

Cinq pour cent sur : Cacaos en futailles, cafés en sacs ou balles, cannelle, cassia lignea, cochenille en sacs ou balles, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, cotons filés, cuirs et peaux tannés ou corroyés, épiceries de toute espèce en sacs ou balles, farine en barils, garance en futailles, gingembre en futailles, gomme en futailles ou en caisses, indigos, laines lavées, poivre, quercitron, riz en futailles, rocou, selleries, sucres en futailles ou caisses, tabacs en futailles.

Dix pour cent sur : Alizaris, alun, anis, amidons, arachides, bijouterie fausse, biscuit en futailles, bois de teinture moulu, brosseries, cacaos en sacs ou balles, cafés en vrac, cafés verts, Brésil, Haïti, charbon de terre, chanvre et lin, chapeaux et tissus de paille, chapellerie, cigares, couleurs préparées, crins et poils, cuirs et peaux en poil, drogueries non désignées, écorce de chêne, éponges, farine en sacs ou en balles, fleur de soufre, gants de peau, gingembre en sacs ou balles, gomme en sacs ou en vrac, horlogerie, instruments de musique de toute espèce, laines lavées à dos, laines pellades, laines cachemire, liége en planche, meubles, noix de galle en fûts, papier en caisses, pâtes d'Italie, pelleteries, potasse, perlasse, védasse, réglisse (bois et suc), salpêtre et nitrates, soude, sel de soude, sucres en sacs ou balles, teintures, toiles à

voiles et d'emballage, idem bleues dites guinées, verdet en sacs ou balles, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Amandes en futailles, blés, grains, graines, bouchons, cacaos en vrac, carnasse, cartes géographiques et à jouer, cendres gravelées, chardons, chaussures, cocons de vers à soie, cornes, râpures de cornes, cuirs en saumure, gravures, lithographies et bois dorés, glucose et fécules de toute espèce, habillements et linges autres que neufs, laines en suint et de chevron, légumes, riz en sacs ou balles, machines, mécaniques, noix de galle en sacs, onglons, os d'animaux, orge perlé, orseille, paille, foin sous tillac, papier en balles, librairie, poissons secs ou salés, sparteries sous tillac, sumac, tabac en sacs ou balles.

En cas d'avaries particulières sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

Les franchises déterminées ci-dessus, ne se prélèvent que sur les avaries matérielles et frais accessoires. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais étrangers aux dommages matériels, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont réglées séparément et remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 22. — Lorsque, dans les cas qui donnent lieu au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'article 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avarie,

et dans les cas aussi de l'article 393 du même Code, les assureurs jouiront des franchises ou retenues partielles stipulées dans les articles ci-dessus.

ART. 23. — Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de 2,000 fr.; toute fraction de série sera jointe à la série précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins, toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié; chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries.

La quotité des avaries particulières sur marchandises est déterminée par la comparaison de la valeur *au brut* qu'aurait eue la marchandise en état sain au jour de l'estimation ou de la vente, avec la valeur *au brut* de la partie avariée estimée par experts ou constatée par la vente aux enchères publiques, sans aucune déduction de droits, fret, ou autres frais.

En cas d'avaries particulières sur grains, graines, légumes, farines, laines, denrées coloniales, drogueries, teintures, épiceries, cuirs ou peaux, en destination pour Marseille, la partie avariée sera vendue aux enchères publiques pour en déterminer la valeur. L'existence et les causes de l'avarie seront constatées par une expertise préalable. Ladite expertise, la vente et la fixation du prix en état sain de la marchandise avariée ne seront obligatoires pour les

assureurs que lorsqu'elles auront été faites par experts ou courtiers contradictoirement nommés.

L'assuré supportera le prorata à tous frais de constatation et d'expertise sur les séries dont l'avarie n'excédera pas la franchise.

Art. 24. — Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements : il ne peut jamais être tenu de payer au-delà de la somme assurée, même dans les risques à terme.

Art. 25. — En cas de sinistre ou perte des objets assurés, les assureurs paieront à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de 3 pour 100, la somme assurée ; et ce, un mois après le délaissement, aux formes de droit des objets assurés, et la signification des pièces justificatives. Les avaries seront payées comptant après règlement.

Art. 26. — Les primes sont payables comptant sous escompte, ou en billets non négociables, souscrits au profit et non à l'ordre des assureurs. Toutes les primes et les billets, échus ou non échus, dus par l'assuré, seront, même en cas de faillite, donnés et reçus par l'assuré ou par le porteur de la police, pour comptant, en paiement de toutes pertes et avaries.

Art. 27. — En cas de non-paiement de la prime constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution, et à défaut de caution, d'annuler l'assurance par une simple déclaration.

Art. 28. — Toute annulation de risque et toute ristourne

excédant 50 pour 100 de la somme assurée, seront soumises à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée, en faveur des assureurs.

Art. 29. — Il est convenu que le capitaine pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 30. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

Art. 31. — La présente police est faite et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la présomption légale de la lieue et demie par heure.

Les assurés déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

PLACE DE NANTES.

Le soussigné assure à M....., domicilié....., agissant pour..... compte....., chacun la somme par eux ci-après déclarée sur . . . .
. . . .
. . . .

Observation générale. — Les assurances sur corps portent aussi sur les agrès et apparaux, ustensiles, embarcations, vivres et avances aux équipages, armements et mise-hors, et généralement sur toutes les appartenances et dépendances; et celles sur marchandises les comprennent toutes de quelque nature qu'elles soient. Il est de plus convenu que le capitaine ci-dessus désigné pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre.

ARTICLE PREMIER. — L'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et moyennant la prime de..... pour 100, payable à l'échéance de un mois après connaissance d'arrivée; en cas de règlement d'avaries ou d'abandon, la prime sera toujours considérée comme échue et reçue en paiement des pertes.

ART. 2. — Sous les réserves stipulées plus loin, sont aux risques des assureurs, toutes pertes ou dommages qui arri-

vent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau; par jet, feu, prise, pillage, baraterie de patron, pirates, barbaresques, corsaires insurgés ou indépendants, sous quelque pavillon ou dénomination qu'ils soient, écumeurs de mer, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Art. 3. — Ne sont point à leurs charges : 1° Les déchets, diminutions, pertes ou détériorations qui arrivent par vice propre de la chose; 2° les frais de quarantaine; 3° les pertes ou dommages résultant de contrebande et de commerce clandestin. Cette troisième réserve n'est applicable que vis-à-vis de l'armateur seul, tous autres assurés restant garantis à moins que les fraudes dont il est cas n'aient lieu de leur consentement ou de celui de leurs ayants droit.

Art. 4. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 5. — Dans les cas d'assurances à l'année : 1° les risques, dans la mer Baltique et la mer Noire, du 1er octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime à régler de gré à gré ou par arbitres; 2° les risques de blocus, officiellement connus au lieu et avant la date du départ du navire, ne sont point aux charges des assureurs.

Art. 6. — Il n'y aura pas d'augmentation de prime pour les risques de quarantaine au lieu de l'arrivée; mais si, pour faire quarantaine, le navire, par suite des règlements sanitaires, relève pour un autre lieu, ou s'il la fait au Hoc ou sur la rade du Havre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par arbitres.

Art. 7. — Les risques sur marchandises commencent du moment où elles ont été chargées dans le navire, ou dans les alléges pour les y porter, et finissent à l'instant où elles sont délivrées à terre.

Art. 8. — A défaut de stipulations spéciales, les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, à défaut, du moment où il a démarré; ils cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa dernière destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un nouveau voyage avant l'expiration de ces trente jours.

Art. 9. — Si l'assurance porte sur, ou par navire désigné, en cas de non mise en mer après six mois de la date de la police, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, neuf mois pour ceux au delà desdits caps, la prime convenue sera augmentée de 1 pour 100. — Au bout d'un an, dans le premier cas, et de quinze mois dans le second, il sera alloué aux assureurs 2 pour 100, et le contrat sera nul à partir de l'expiration de ces dernières époques.

Art. 10. — Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des

navires, au plus tard dans le délai de six mois, pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois, pour les autres voyages de long cours; dans deux mois, pour les voyages de grand cabotage; et dans un mois, pour ceux de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police; faute de quoi, la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs 1/2 pour 100 de droit de ristourne, pour les voyages de long cours, et 1/4 pour 100 pour ceux de cabotage.

Art. 11. — Le droit de ristourne ou de résiliement sera de 1/4 pour 100, sans dérogation, sauf celui pour assurances par navires indéterminés qui reste fixé à 1/2 pour 100.

Art. 12. — Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'un lieu en Europe, le départ ou le commencement du risque est retardé de plus de trois mois, part de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler la police et droit à 1/2 pour 100 de ristourne. Si le départ a lieu d'un point hors d'Europe, et qu'il soit retardé de plus de quatre mois à dater de la cessation des risques du voyage précédent, il y aura lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois sur corps, et à 1/2 pour 100 sur facultés, à compter de l'expiration des quatre mois précités jusqu'au jour du départ dudit lieu.

Art. 13. — Les assurés sur marchandises, autres que celles pour compte de l'armement, sont dispensés de rapporter le certificat de visite du navire.

Art. 14. — Dans le cas d'avaries particulières sur marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Alun, beurre et viandes salées en barils, bois, brai et goudron, café en boucauts, cannelle, cassia lignea, charbon de terre, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, cornes, coton brut en balles, espèces monnayées, farines en barils, garance en futailles, indigo en caisses, laines lavées, métaux, orfévrerie et horlogerie fines, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, savon en caisses, soies et soieries en caisses de fer-blanc, soufre, suif en fûts, thé, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café bourbon en sacs vacoua, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, coton filé, curcuma, draps et autres étoffes de laine, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucres bruts non terrés en futailles, sucres bruts en caisses, tabacs en futailles, toileries et tissus de lin, chanvre et de coton (guinées exceptées).

Dix pour cent sur : Amandes en futailles, amidon, anis, cacao en sacs ou balles, café en vrac, en sacs ou balles, chanvre et lin brut ou filé, conserves alimentaires, crins et poils, cuirs et peaux, écorce de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sacs ou en vrac, guano et engrais, grains et graines en barils ou en sacs, laines cachemire, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse et védasse, riz en sacs ou balles, sucres en sacs ou balles, sumac, tabacs en sacs ou balles, teintures, toiles bleues (dites guinées).

Quinze pour cent sur : Arachides, bois de réglisse, cacao en vrac, cendres gravelées, chaux hydraulique, chlorure, cristaux de soude, grains et graines en vrac, légumes secs, lithographies et gravures, nitrates, paille et foin, papier, librairie en balles, soude, suc de réglisse, sucre en pain et en boucauts, sulfates, tourteaux.

Pour toutes les autres marchandises non désignées ci-dessus, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport ou d'analogie. Dans le cas où il ne pourra être établi d'analogie, la franchise sera de 10 pour 100.

Art. 15. — Sont francs d'avaries particulières les fruits verts et secs, les légumes verts, les fromages, les laines en suint, le sel, le tassajo en vrac, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille ou à l'oxydation; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage, sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage ; s'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire qui demeure fixé à 5 pour 100 pour les voyages de grand et petit cabotage, à 10 pour 100 pour les voyages de long cours, et à 15 pour 100 pour les voyages au delà de caps Horn et de Bonne-Espérance.

Art. 16. — En cas d'avaries particulières sur corps, les

assureurs ne rembourseront que l'excédant de 3 pour 100.

Art. 17. — Il ne sera remboursé pour avaries grosses ou communes que l'excédant de 3 pour 100 sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré.

Dans les cas qui donneront à la fois lieu à un réglement d'avaries grosses et d'avaries particulières, la franchise sur les avaries grosses sera réduite à 1 pour 100.

Art. 18. — Les avaries grosses et les avaries simples seront toujours réglées séparément, et dans les voyages qui comporteront une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement, les règlements d'avaries quelconques seront en outre faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage entier, ainsi divisé d'un lieu à un autre.

Art. 19. — En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, dont les délais sont réduits conformément à l'article 21 de la présente police, le délaissement des facultés ne peut être fait si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

En outre des cas prévus par l'article 21 ci-dessous, le délaissement du navire pourra être fait, conformément aux dispositions de l'article 369 du Code de commerce; toutefois, le cas d'échouement avec bris ne donnera droit à abandon qu'autant que la perte ou détérioration s'élèvera aux trois quarts de la valeur assurée.

Art. 20. — Soit que l'assuré ait fait le délaissement ou non, et sans préjudicier à ses droits, il demeure tenu de

veiller à la salvation et conservation des objets assurés, et il est autorisé à les faire bénéficier; recharger sur un ou plusieurs autres bâtiments, de les vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront, lui donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que, par un acte formel, les soussignés ne lui fassent connaître leurs intentions contraires.

Art. 21. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après une année pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, après neuf mois pour tous les voyages en deçà de ces caps, et après six mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à compter du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues. Tout ces délais seront doublés pour les voyages à la pêche de la baleine, et dans le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré.

Art. 22. — Le montant de l'assurance sera payé en entier, s'il y a délaissement accepté ou jugé valable.

Art. 23. — Les paiements dus par les assureurs seront faits, pour les avaries, à un mois, et pour les pertes avec délaissement, trois mois après la demande fondée sur la justification des pertes ou dommages.

Art. 24. — Quel que soit le nombre de voyages couverts par la police, la somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au delà, l'assuré ne pouvant, en aucun cas, cumuler l'action d'avarie et de délaissement.

Art. 25. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieure-

ment au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Art. 26. — Il n'est admis, dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacements à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures et main d'œuvre; cependant, elle n'est jamais faite sur les ancres, et n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Pendant les réparations du navire, les gages de l'équipage sont à la charge des assureurs; la nourriture sera remboursée à raison de 2 fr. 50 c. par jour et par tête, pour le capitaine et ses officiers, et de 1 fr. 25 c. pour le reste de l'équipage.

La nourriture des passagers n'est point admise en avaries, non plus que celle des animaux de la cargaison.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même pendant les divers mouillages de l'île de la Réunion, la perte en avaries particulières (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art. 27. — Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assu-

rance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents leur demeurent étrangers.

Art. 28. — Une augmentation de 1/2 pour 100 sera payée sur corps et facultés pour chaque quinzaine de séjour sur les rades de Saint-Pierre (Martinique), du 15 juillet au 15 octobre; de la Réunion, du 1er janvier au 15 avril.

Les quinzaines courront pendant le voyage de la Réunion à Maurice et retour à la Réunion, ainsi que pendant les déradages et les voyages d'un point de la Réunion à un autre point de la même île. Tous les mois ne seront comptés que pour deux quinzaines.

Art. 29. — Tous avis, communication et détails de chargement qui ne changeront rien à la nature du contrat souscrit, seront visés par l'apériteur seul et pour tous.

Art. 30. — Les assureurs soussignés et l'assuré, chacun en ce qui le concerne, renoncent à toutes lois, ordonnances et règlements maritimes contraires aux stipulations du présent contrat (1).

Art. 31. — Le coût du timbre des polices et avenants reste à la charge des assurés.

Le présent contrat a été déposé au greffe du tribunal de commerce, le 23 octobre 1850.

---

(1) Nous croyons cependant que cette clause serait réputée non écrite si elle avait pour effet de soustraire l'une ou l'autre partie contractante à des règlements d'ordre public.

PLACE DE ROUEN.

—

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous, M. . . . .
et ce acceptant les sommes que chacun de nous aura ci-dessous signées, aux clauses et conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Sont à nos risques : tous dommages et pertes provenant soit de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées et changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, baraterie de patron, jet ou feu, soit de tous arrêts ou captures, pillages ou molestations de pirates, et généralement de toutes autres fortunes de mer.

ART. 2. — Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernements reconnus par le gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin ; 4° la baraterie du patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou leurs ayants-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou fraude, et que le capitaine

sera de leur choix ; 5° enfin, les vivres et gages des équipages, vis-à-vis des assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine.

Art. 3. — Nous vous garantissons les risques de quarantaine, moyennant une augmentation de prime qui sera déterminée suivant leur importance.

Art. 4. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile ; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il y est amarré ou ancré à bon sauvement.

Art. 5. — Les risques sur marchandises, denrées ou espèces, commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Art. 6. — Nous, assureurs, ne paierons que l'excédant de 3 pour 100 pour les avaries sur corps de navire. Ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le cours du voyage assuré, et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, telles que brai, goudron, étoupes, etc., subira

un tiers de rabais, pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). Toutefois, pour les voyages de long cours, cette retenue aura lieu seulement sur les bois, voiles et cordages, et autres objets sujets à dépérissement. La retenue sur les chaînes de fer sera d'un sixième dans tous les cas.

Art. 7. — En cas d'avaries particulières sur les navires faisant les voyages de la pêche au grand banc, aux bancs de Miquelon, et à la côte de Terre-Neuve, au Dogger-Banc, sur les côtes d'Islande et autres lieux, nous, assureurs, sommes exempts de la perte des câbles, ancres et ustensiles de pêche résultant du mouillage auxdits lieux.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de 3 pour 100 pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de 5 pour 100 pour celles à la côte, et de 10 pour 100 pour celles qui pourront arriver pendant le mouillage sur le grand banc.

Art. 8. — Dans les cas d'avaries particulières sur marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

Trois pour cent sur les beurre, bœuf et lard salés, bois de teinture et autres, cacao et café en futailles, cannelle, charbon de terre, cire, clous de girofle, cochenille, cordages, coton, draperies, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, piment en barils, savons, soufre et fleur de soufre, suif, thé, toileries et autres étoffes.

Cinq pour cent sur les alizari, aluns, cacao en sacs ou balles, café en sacs ou balles, gingembre en futailles, gomme en futailles, piment en sacs, poivre, quercitrons,

riz en fûts, rocou, sucre en futailles ou caisses, tabac en fûts, verdet.

Dix pour cent sur les amandes, amidon, anis, blé et autres grains, graines et grenailles, en sacs, café en grenier, chanvre et lin, colle de poisson, corinthes, crême de tartre, crins et poils de toutes espèces, cuirs secs et peaux, drogueries, farines en barils et en sacs, gingembre en sacs, gomme en sacs ou grenier, liége et bouchons, liquides et autres marchandises sujettes au coulage, livres, miel, papier, pelleteries, poissons secs et salés, poivre en grenier, potasse et perlasse, riz en sacs, sel de soude, soude, suc ou jus de bois de réglisse, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en balles, tourteaux de lin ou de colza.

Quinze pour cent sur les alcalis, cacao en grenier, fromages, fruits verts et secs, grains et graines en vrac, laines en suint, légumes secs, marchandises sujettes à la rouille, plumes, salpêtres, sel.

La quotité d'exemptions sur les marchandises non désignées ci-dessus est de 5 pour 100. Le coulage ordinaire sur les liquides n'est point à notre charge, et est fixé à 2 pour 100.

Art. 9. — Les avaries ne provenant que de frais seront remboursées, sous la retenue de 1 pour 100, lesquelles avaries, avec celles particulières, le cas échéant, seront cumulées, et la retenue sera prise sur ces dernières seulement.

Art. 10. — Dans le cas d'avaries grosses ou communes, nous ne vous paierons que l'excédant de 1 pour 100 sur marchandises. Sur corps de navires, la retenue sera de

1 p. 100 pour les voyages de long cours, et de 3 p. 100 pour les voyages de grand et de petit cabotage.

Art. 11. — Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'abordage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sujettes à la casse. Nous, assureurs, en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera de 15 pour 100.

Art. 12. — Les avaries grosses ou communes et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

Art. 13. — Les franchises stipulées aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 seront toujours prélevées sur le montant des sommes assurées.

Art. 14. — Toutes avaries grosses ou provenant de frais, soit sur corps, soit sur marchandises, pour les navires allant à l'étranger, seront remboursées, sous déduction de la franchise, d'après le règlement qui aura été fait au port de déchargement, sans avoir égard aux lois et usages de France.

Art. 15.—Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer, ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être arrivé au port de sa destination, les avaries souffertes par le navire ou autres

objets assurés pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront jamais rien payer au delà des sommes assurées.

Art. 16.—Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord (au delà de Dunkerque) et de ceux de la mer Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

Art. 17.—Dans le cas d'assurances en prime liée sur navires destinés pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, huit mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations; et six mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de 1/2 pour 100 jusqu'au deuxième mois de séjour; passé ce délai, les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte de son côté des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Art. 18.—Le droit de ristourne ou résiliation, pour les assurances en prime simple, est fixé à 1/4 pour 100, toutes les fois qu'il n'y aura eu aucun aliment donné à la police souscrite.

Art. 19.—Le délaissement ne pourra être fait, savoir :

Pour le corps du navire, que dans les cas de naufrage,

d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer;

Pour le chargement, qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration des 3/4 de la valeur des objets assurés, en nature ou en produit, quand même il y aurait naufrage, échouement avec bris, innavigabilité, et même vente publique, à la requête du capitaine, de la Marine ou d'un agent consulaire, en cours de voyage ou à destination.

A défaut de nouvelles du navire, nous, assureurs, ne pourrons refuser l'abandon et par suite le remboursement, après dix-huit mois, pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après un an, pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois, pour le petit cabotage, à compter du jour du départ, ou du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

Art. 20. — En cas d'assurance sur vins, eau-de-vie ou 3/6, l'abandon pourra être fait dans tous les cas prévus par l'article 369 du Code de commerce, ceux de guerre exceptés, lors même que tout ou partie des marchandises assurées serait sauvé sans avaries; il est dérogé à cet effet aux dispositions de l'article 19 ci-dessus, et à tous articles du Code de commerce, à ce contraires.

Art. 21. — En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Art. 22. — Toutes pertes à la charge de nous, assureurs, seront payées trois mois après la justification du sinistre,

au porteur de la présente police, sans exiger de procuration, s'il est aussi porteur des pièces justificatives.

Les avaries seront payées immédiatement après le règlement.

Art. 23.—Nous vous dispensons de nous faire signifier les événements lorsqu'ils seront insérés dans un des journaux de cette ville, ou dans le *Journal du Havre*.

Art. 24.—Faculté est accordée à tous les navires de faire toutes échelles volontaires, soit en montant, descendant ou en rétrogradant, moyennant une augmentation de prime de 1/4 pour 100 pour chacune d'elles.

L'assuré, dès qu'il en a connaissance, est tenu de prévenir les assureurs de ces échelles.

Faculté est encore accordée aux navires montant et descendant la Seine, de toucher au Havre et à Honfleur, et, dans le premier cas, d'y transborder, comme aussi de relever d'un côté à l'autre du port de Rouen, pour décharger ou transborder, sans augmentation de prime.

Art. 25. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre; et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 26.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent en outre à se conformer aux lois et règlements maritimes, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente.

Art. 27. — Toutes contestations pour l'exécution des conditions de la présente police seront jugées par deux arbitres, négociants ou anciens négociants de la place,

amiablement nommés, l'un par vous, sieur assuré, l'autre par nous dits assureurs, lesquels arbitres devront, avant de prendre connaissance de l'affaire, s'en adjoindre un tiers pour prononcer, au cas de partage.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure, de vous. . . . .
. . . .

La présente police, dont les clauses et conditions ont été réciproquement consenties devant moi, courtier d'assurances près la Bourse de Rouen, soussigné, a été close et arrêtée à la somme de...... et transcrite sur mon livre timbré et coté conformément à la loi, carnet....... n°........ Rouen, jour et an susdits.

Nota. Nous ferons remarquer que l'article 19 de la police précitée est conçu en vue d'une certaine jurisprudence qui admet que le délaissement doit avoir lieu s'il y a eu naufrage, en un mot, perte légale, encore bien que celle-ci ne soit pas des trois quarts.

POLICE D'ASSURANCE,

SPÉCIALE POUR LES LIQUIDES.

PLACE DE ROUEN.

ARTICLE PREMIER. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baraterie de patron et généralement de tous accidents et de fortunes de mer.

ART. 2. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 3. — Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose, de

capture, de confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin et prohibé, enfin, de tous frais quelconques de quarantaine et de jours de planche.

Art. 4. — Les risques courent du moment de l'embarquement des marchandises et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transports par allèges et gabares, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargemeut, ainsi que tous transbordements, au Havre ou à Honfleur, pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

Art. 5. — Abandon. — L'abandon ou délaissement peut être fait savoir :

1° Pour défaut de nouvelles, après six mois, pour les voyages de grand et petit cabotage, à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;

2° Dans tous les cas prévus par l'article 369 du Code de commerce ;

3° Enfin, dans le cas de relâche forcée suivie du déchargement total ou partiel ordonné par les autorités compétentes, que la marchandise soit ou non avariée.

Dans tous les cas d'abandon, les assureurs auront le droit d'exiger la production des factures et de réduire l'évaluation donnée à la marchandise, si cette évaluation excède de plus de 10 pour 100 le prix de facture.

Art. 6. — Qu'il y ait ou non lieu à abandon, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage et à la conservation des objets assurés.

Art. 7. — Avaries grosses ou communes. — Elles sont *remboursées intégralement* par les assureurs, quelque minimes qu'elles soient.

Art. 8. — Avaries particulières en frais. — Elles sont également *remboursées intégralement,* quelque minimes qu'elles soient.

Les assureurs *remboursent* également *en entier* les frais de constatation d'arrimage, de coulage et d'expertise, sans avoir égard au nombre de fûts atteints.

Art. 9. — Avaries matérielles ou coulage. — Les assureurs règlent les avaries matérielles ou le coulage extraordinaire *séparément sur chaque fût.* Ils sont affranchis du coulage ordinaire, fixé à 2 pour 100 pour le petit cabotage, et à 4 pour 100 pour le grand cabotage. Ce coulage ordinaire, considéré comme vice propre, ne peut jamais faire l'objet d'une réclamation.

L'excédant desdites quotités constitue le coulage extraordinaire, et est remboursé intégralement par les assureurs.

Art. 10. — Paiement des sinistres. — Les pertes et avaries sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Art. 11 — En cas de paiement de perte ou d'avarie avant l'échéance de la prime, les assureurs peuvent déduire le montant de ladite prime de l'indemnité due à l'assuré.

Art. 12. — En cas de non-paiement de la prime, constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

Art. 13. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu ou remplacé par tout autre et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 14. — Les assureurs et l'assuré, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

Art. 15. — La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements. Il ne peut être tenu, en aucun cas, de payer au delà.

Art. 16. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Art. 17. — Formalités. — Les parties se dispensent respectivement de toutes formalités judiciaires.

Si, à l'arrivée du navire au port de destination, un coulage extraordinaire est reconnu, l'assuré ou son représentant sera tenu d'en aviser aussitôt l'agent des assureurs, et aucune constatation, soit d'arrimage, soit de coulage, ne pourra avoir lieu hors de sa présence ou de celle de son délégué.

Les pièces justificatives ne seront acceptées par les assureurs que revêtues du visa dudit agent.

POLICE D'ASSURANCES FLOTTANTES

SUR RIZ, CÉRÉALES ET FARINE A VENIR DES ÉTATS-UNIS.

—

PLACE DU HAVRE.

—

Nous soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous M. . . . . les sommes que chacun de nous aura souscrites aux clauses et conditions suivantes :

Article premier. — Sont à nos risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, tous arrêts, ou capture de pirates, baraterie de patron, et généralement tous autres accidents et fortune de mer.

Art. 2. — Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernements reconnus ou non reconnus du gouvernement français; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de

toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayants-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou fraude et que le capitaine sera de leur choix.

Art. 3. — Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses seront remboursées, pour les voyages de long cours, sous la retenue de 1 pour 100, et de 2 pour 100 pour les voyages au petit et au grand cabotage sur les valeurs assurées.

Art. 4. — Dans le cas d'avaries particulières sur les navires, nous ne paierons que l'excédant de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 5. — Les avaries grosses et les avaries particulières seront toujours réglées séparément : et en ce qui concerne les corps de navires, les règlements d'avaries se feront séparément par chaque voyage d'aller ou de retour.

Art. 6. — Dans les règlements d'avaries grosses ou particulières sur corps, ne seront admis que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés, par fortune de mer, pendant la durée de nos risques, et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à notre charge, supporteront un tiers de rabais sur le coût, justifié au lieu où auront été faites les réparations, pour compenser la différence du neuf à l'usé, cette réduction ne sera que de 1/5e pour les corps de navires dont la valeur agréée ressortirait à 350 fr. du tonneau, nouvelle jauge; dans tous les cas, elle ne sera que

de 15 pour 100 sur les ancres et chaînes-câbles en fer. Les vivres et gages des équipages vis-à-vis les assurés sur corps pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine, ne sont pas à notre charge. En cas de règlement d'avaries grosses, si l'objet assuré est estimé au delà de la valeur fixée par la police, l'excédant sera considéré comme un découvert, et l'assuré supportera sa part proportionnelle de la contribution.

Les primes des emprunts à la grosse faits pour couvrir les frais de réparations et autres dépenses faites en cours de voyage, ne seront à notre charge que jusqu'au lieu, du reste, fixé par la police, et seront supportés par les assureurs et par les assurés dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans les dépenses.

Art. 7. — Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

Trois pour cent sur les alun, beurre, bois, café en fûts, cire, cordages goudronnés, cornes, cotons, épices en fûts, espèces, étoffes et tissus non désignés, farines en fûts, garances, goudron, indigo, laines lavées, métaux bruts, orfèvrerie et bijouterie fines, passementerie, savon, soieries, suif, verdet, vif-argent.

Cinq pour cent sur les alizari, cacao en fûts, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en fûts, cordages non goudronnés, coton filé, curcuma, épices en sacs, fanons, gomme en fûts ou caisses, grains et graines en fûts, légumes secs en fûts, orfèvrerie et bijouterie fausses, quercitron, quinquina, rocou, sellerie, sucre en fûts ou caisses, tabac en fûts.

Dix pour cent sur les amandes en fûts, arachides, biscuit en fûts, bleu d'azur, bouchons, cacao en sacs ou balles, café en vrac, cendre de varech ou de tabac, chanvre et lin, chapeaux de toutes espèces, chardons, colle de poisson, couperose, crins et poils, cuirs et peaux, drogueries non désignées, écorces de chêne, farine et fécules en sacs, fleur de soufre, gomme en sacs, grains et graines en sacs, guano, et autres engrais en fûts ou en sacs, laines cachemire, liquides en fûts, noix de galle, papiers, gravures, dessins, tableaux, librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, potasse, perlasse et vedasse, riz, saindoux, salsepareille, sels de soude et soude, soufre brut, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en sacs ou balles, teintures non désignées, thé, toiles guinées.

Quinze pour cent sur les bimbeloterie, biscuit en vrac, cacao en vrac, conserves alimentaires, épices en vrac, gants de peau, gomme en vrac, grains, graines, riz, guano et autres engrais en vrac, houblon en balles, légumes secs, laines en suint, meubles, nitrates, noir animal, orseille, paille et foin, papiers, gravures, dessins, librairie en balles, paniers et osiers, soie de porc, tourteaux, tous objets d'habillement et de modes confectionnés ou en coupe, tresses et tissus de paille, viandes en sacs ou en vrac.

Les marchandises non comprises ci-dessus subiront les retenues convenues pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport quant à la susceptibilité d'avarie.

Art. 8. — Sont francs d'avaries corporelles et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les animaux, allumettes chimiques, glaces, faïences,

porcelaines, liquides en bouteille, verreries et verroteries, sels, fruits verts et secs, légumes verts, fromages, parfumeries, plumes et duvets, vivres de bord, sucres en pains en vrac, plantes, rotins, poudre, instruments de musique, et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille ou à l'oxydation; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de 15 pour 100 de la valeur assurée. La franchise de 10 pour 100 pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé, dès à présent, à 2 pour 100 pour les voyages du petit cabotage, à 4 pour 100 pour le grand cabotage, à 10 pour 100 pour les voyages de long cours en deça des caps Horn et de Bonne-Espérance et à 15 pour 100 pour les voyages au delà desdits caps.

Art. 9. — Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur ce jour; chaque série forme un capital distinct et séparé.

Art. 10. — Le délaissement des facultés ne peut être fait que : 1° dans le cas prévu par l'article 394 du Code de commerce; 2° lorsque les quantités perdues ou vendues en cours de voyage, atteignent les trois quarts des objets assurés; 3° quand indépendamment de tous frais quelconques les trois quarts de la valeur en état sain sont absorbés par la perte ou la détérioration matérielle.

Pour les assurances sur corps, si, après un sinistre quelconque, les réparations peuvent être faites, l'assuré est tenu de régler en avaries, à moins que la valeur totale des travaux à faire ne s'élève, d'après les rapports et estimations des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée, *primes de grosse et autres frais non compris*.

Il est expressément dérogé à l'article 369 et à toute loi et jurisprudence contraires au plein et entier effet du présent article.

Art. 11. — Lorsque le navire aura éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouvera dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations qu'il jugera indispensables et à aller les compléter, soit au port d'armement, soit au port le plus voisin où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant, à cet égard, les pouvoirs les plus étendus.

Art. 12. — Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenus de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bonifier ou vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui proviendront de la vente; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître, par acte formel, nos intentions contraires : promettant reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, et tenant pour suffisante votre affirmation pour les comptes qui seront produits.

Art. 13. — Les réparations et autres frais pendant le cours des risques assurés ne seront réglés qu'à la fin de ces risques, chacun de nous, assureurs, ne pouvant être tenu à rien payer au delà des sommes par lui souscrites, et l'assuré ne pouvant en aucun cas cumuler l'action d'avarie et le délaissement.

Art. 14. — En cas d'assurances sur navires destinés

pour la pêche, nous sommes exempts d'avaries et pertes éprouvées pendant qu'ils pêcheront, sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, câbles ou chaînes et dépendances. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes ou câbles et dépendances, n'est pas à notre charge.

Art. 15. — En cas d'assurances sur navires non désignés, l'assuré s'oblige à faire connaître le nom du navire au plus tard dans huit mois pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage, le tout à compter de la date de la présente, à défaut de quoi le risque sera résilié.

Art. 16. — Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord au delà de Dunkerque et de la Tamise, et de ceux de la Mer-Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

Art. 17. — Dans le cas d'assurances en prime liée sur les navires destinés pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la Colonie où ils auront commencé leurs opérations, et quatre mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de 2/3 pour 100 jusqu'au neuvième mois de séjour, après lequel temps les assureurs sont déchargés

de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Art. 18. — Le droit de ristourne ou de résiliation pour les assurances en prime simple est fixé à 1/4 pour 100 sur navires désignés et à 1/2 pour 100 sur ceux non désignés; il est accordé pour faire une demande en ristourne appuyée de pièces justificatives *deux mois* pour les chargements faits en France ou ceux y arrivant; *trois mois* pour ceux d'Europe, Méditerranée; *six mois* pour l'Atlantique, et *un an* pour les ports au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après ces délais, le droit de ristourne sera doublé, ainsi que les primes des échelles non indiquées par les assurés qui en auraient eu connaissance.

Art. 19. — A défaut de nouvelles du navire, le délaissement pourra être fait après huit mois pour les voyages de petit et grand cabotage, après un an pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après dix-huit mois pour ceux au delà desdits caps, à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues, dérogeant à cet effet à l'article 375 du Code de commerce, mais l'assuré restant tenu de se conformer aux dispositions de l'article 373 du même Code, sur les délais à observer pour le délaissement.

Art. 20. — Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de prime à dire d'experts. Nous fixons d'accord, dès

à présent, cette augmentation pour la quarantaine au Hoc, à 1 et 1/2 pour 100, et à 1 pour 100 pour celle que les navires seront dans le cas d'aller faire dans un des ports de la Manche, sur la rade du Havre ou en pleine mer.

Art. 21. — Dans le cas d'estimation agréée, vous êtes dispensés, lors des réclamations, de représenter d'autres pièces justificatives de la valeur que la police.

Art. 22. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer les marchandises ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent vingt jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces vingt jours.

Art. 23. — Les risques sur facultés commencent au moment de leur embarquement et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée. Les risques de transport par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges, pour le transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Art. 24. — En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Art. 25. — Toute escale est réputée voyage lorsqu'elle

aura été faite pour laisser ou prendre la totalité ou majeure partie du chargement.

Art. 26. — Le capitaine peut être non reçu et remplacé. La manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 27. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce, le 30 septembre 1850.

Art. 28. — Les primes sont payables aux termes en usage sur la place du Havre. En cas de non-paiement, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut.

Les sommes que nous pourrons devoir à raison de la présente assurance, seront remboursées valeur à trois mois du jour de la demande appuyée des pièces justificatives : ce délai partira, pour tous les assureurs, du jour où les pièces auront été remises chez le plus fort des assureurs qui aura souscrit la police.

La prime du risque qui donnera lieu à une perte sera toujours considérée comme échue et donnée en paiement au porteur de la police, ainsi que toutes les primes que devra l'assuré et dont l'échéance ne dépassera pas celle de la perte.

Le débiteur aura la faculté de se libérer par anticipation ; l'intérêt sera réciproquement bonifié à raison de 1/2 pour 100 par mois.

Les ristournes et augmentations de prime reconnues après l'échéance des primes seront exigibles comptant.

Art. 29. — Tous avis, communications et détail de chargements qui ne changeraient rien à la nature du contrat, seront visés par le plus fort souscripteur, seul et pour tous.

L'assuré est dispensé de nous signifier les nouvelles qu'il aurait reçues même directement, si elles sont insérées *textuellement* dans les journaux du Havre.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, conformément à l'article 367 du Code de commerce, de vous, M......, agissant pour votre compte, ou celui d'amis, aux primes ci-dessous stipulées, *payables à six mois* du jour de chaque application, jusqu'à concurrence de la somme de...... par chaque navire partant des ports ci-après indiqués, et venant au Havre, sur *riz* et/ou *céréales* et/ou *farines*.

Savoir :

1° De la Nouvelle-Orléans ou Mobile, à la prime de 2 1/4 pour 100;

2° D'Alpalachicola ou autres ports des États-Unis sur le Golfe (Texas excepté), à la prime de 2 1/2 pour 100 ;

3° De Richmond, Baltimore ou Norforlk, à la prime de 1 7/8es pour 100;

4° De New-York, Savannah ou Charleston, à la prime de 13/4 pour 100;

5° Ce qui sera chargé à Savannah ou Charleston pour New-York à destination du Havre donnera lieu à une augmentation de 1 pour 100;

6° Pour les aliments en *riz* et *farines* les primes ci-dessus seront réduites :

Sur les riz, de 1/4 pour 100;

Sur les farines, de 1/2 pour 100.

7° Sur les chargements de toutes provenances par navires non cotés ou classés au-dessous de 5/6es dans *le Veritas* de 1856/7, la prime sera augmentée de 1/2 pour 100.

8° Quand il se trouvera, sur le navire porteur de l'aliment, des *riz* et/ou *céréales* et/ou *farines formant un nombre de* tonneaux *supérieur à celui de la totalité de la jauge* nationale du navire, les *primes seront* :

Sur ceux qui viendront d'un des ports du golfe, de 6 pour 100;

Sur ceux qui viendront d'un des ports de l'Océan, de 4 1/2 pour 100.

Le tonneau sera :

Pour les blés, de 38 bushels américains;

Pour les farines, de 11 barils;

Pour les riz, de 2,240 livres, poids du connaissement.

9° Feront aliment à la présente tous chargements qui seront appliqués ou avisés depuis le...... jusqu'au...... inclusivement.

Après cette date, il ne pourra être appliqué que les aliments qui nous auront été antérieurement avisés.

Il demeure bien entendu que l'effet de la présente police ne pourra être cumulé avec celui de la police antérieure à laquelle elle fait suite et que, dans aucun cas, nous ne pourrons avoir à nos risques, sur un seul navire, au delà de la

somme la plus forte, par nous souscrite sur l'un des deux contrats.

Toute information de chargement, effectué ou projeté à votre adresse, qu'il fasse ou non aliment à la présente police, devra, dans les *quarante-huit heures* de la réception de l'avis, être communiquée *aux assureurs*, par une note qu'ils parapheront. A la réception des factures ou connaissements, les valeurs définitives devront être données dans le même délai.

10° Le taux de la *prime sera doublé* sur tout aliment dont l'avis de chargement n'aurait pas été déclaré aux assureurs *dans les trois jours* qui suivront la réception de cet avis.

11° Les seules marchandises applicables à la présente police sont celles pour votre compte, et celles pour compte d'amis, pourvu que ces derniers vous aient donné l'ordre d'assurer *avant la connaissance de tout sinistre*, ce que vous, sieur assuré, serez tenu de justifier par votre correspondance ou par tous autres moyens en votre pouvoir.

12° La valeur des chargements s'établira par la présentation des factures calculées, frais compris, au change réciproquement agréé de...... le dollar.

13° Les avaries sur les céréales et les farines seront réglées séparément sur chaque espèce de marchandise et sur chaque marque, et pour les riz, conformément au tarif en usage sur la place.

La franchise sur les céréales est fixée à vingt pour cent, *par dérogation aux paragraphes de l'article* 7.

14° En l'absence de toute mauvaise nouvelle, tant que le navire à voiles n'aura pas plus de vingt jours de mer, ou

le navire à vapeur plus de dix jours, la valeur du dollar pourra être augmentée ; elle pourra être diminuée tant que l'heureux accomplissement total ou partiel du voyage ne sera pas connu.

15° Conformément à l'article 1er, la présente police couvre le risque de piraterie ; toutefois, nous, assureurs, nous réservons la faculté de le faire cesser, à la charge par nous de vous en prévenir trois mois d'avance; dans ce cas, il ne sera couvert que sur les navires qui seront partis avant l'expiration dudit délai. — Il est entendu, que si nous, assureurs, usions de cette faculté, vous, sieurs assurés, auriez le droit d'annuler l'effet de la présente police, à dater de l'époque à laquelle les risques de piraterie cesseraient d'être couverts.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.

PREMIÈRE PARTIE.

DES ASSURANCES.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.





